TREŚĆ:

Nakładem Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni
Redaktor naczelny: **Leon Godlewski** Redaktor odpowiedzialny: **Edmund Urbański**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VII | GDYNIA, 30 lipca 1938 r. | NR 14

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Komunikacyjno-handlowe znaczenie Dunaju, a interesy Polski

Zasięg gospodarczego zaplecza Dunaju, będącego jedną z najpotężniejszych arteryj międzynarodowej wymiany gospodarczej, wykracza daleko poza granice państw, osiadłych nad jego brzegami. Świadczy o tym chociażby statystyka ruchu statków rzecznych w rumuńskich portach dunajowych, gdzie, obok bander wszystkich państw nadbrzeżnych, często gości flaga belgijska, holenderska, angielska, francuska, grecka, włoska i inne, reprezentując w 1936 roku łącznie 33 proc. tonażu zawijających tam obcych statków.

Dla państw nadbrzeżnych Dunaj stanowi zasadniczy szlak komunikacyjny. Dwie trzecie importu Bułgarii z Europy Środkowej przybywa Dunajem; handel zagraniczny Jugosławii korzysta z tej drogi w 32,3 proc. Dla Rumunii rzeka ta ma nie tylko znaczenie jako kontynentalna droga zagranicznej wymiany towarowej, szczególnie przy eksporcie zbóż i ropy, lecz również w komunikacji wewnętrznej Dunaj łączy swym dorzeczem różne morfolgicznie dzielnice od Banatu aż po Besarabię. Stąd też powtarza się w Rumunii powiedzenie, że jej przyszłość leży nad Dunajem. Uzasadniają ten sąd cyfry obrotów zagranicznych rumuńskich portów rzecznych, sięgające w roku 1936 — 1.688.422 t. w eksporcie w górę rzeki, a 92.831 t. w imporcie z zachodu. Obok tego porty rumuńskie notują 214.559 t. tranzytu, idącego w górę rzeki, a 591.293 t. z prądem (1936 rok.)

Również Węgry coraz silniej wiążą się z arterią Dunaju, rozbudowując opodal Budapesztu port w Csepelu, pomyślany również jako wolny port dla obsługi tranzytu czeskiego i polskiego.

Czechosłowacja zainwestowała w 1936 r. 6.365.000 Kc. w modernizację portów Bratysławy i Komarna, z których każdy ma obecnie zdolność przeładunkową 900.000 t. rocznie.

Rzesza, która do niedawna uprzywilejowywała porty Regensburga i Passau, znalazła w porcie wiedeńskim nową dogodną drogę ekspansji towarowej na rynki naddunajskie i bałkańskie.

Dotychczas główny strumień dunajowego ruchu towarowego kierowany był w górę rzeki na Regensburg - Passau i na rozbudowywany obecnie kanał Dunaj — Men — Ren w komunikacji z holenderskimi i belgijskimi portami reńskimi. Obok tego poważną rolę spełniały porty Bratysławy i Komarna w łamanym transporcie wodno-kolejowym do portów łabskich i odrzańskich, częściowo do Gdyni i Gdańska.

Szczególnie w ostatnich latach rola czechosłowackich portów dunajowych rozwijała się w rozmiarach nieprzeciętnych. Ilustruje ten stan poniższa tablica, wykazująca niemal dwukrotny wzrost przeładunku w ciągu jednego roku.

Obroty towarowe czeskich portów dunajowych Bratysławy i Komarna
w tonach (łącznie z tranzytem)

Rok	Załadowano na statki i tratwy		Wyładowano ze statków i tratw		Ogółem
	dla handlu wew.	na eksport	dla handlu wew.	na eksport	
1936	188	193 330	40 143	411 210	652 833
1937	3 125	291 909	24 191	870 416	1.208 201

Tak poważny rozwój obrotów towarowych na Dunaju, który pociągnął nawet pewien brak tonażu rzecznego, spowodowany był przede wszystkim ogólną pomyślną koniunkturą międzynarodowej wymiany i planowaną przez państwa nabrzeżne polityką popierania żeglugi rzecznej, a dalej korzystnym układem frachtów na Morzu Śródziemnym i znaczną — w porównaniu z warunkami charteru na Morzu Północnym i Bałtyku — podażą tonażu morskiego w portach czarno-morskich. Stan ten pociągnął nawet przerzucenie na Dunaj szeregu transportów, zwłaszcza masowych, obsługiwanych dotychczas przez niemieckie i polskie szlaki tranzytowe.

Podkreślić należy, że dotychczas Czechosłowacja usilnie zabiegała o podniesienie roli swych portów w obsłudze tranzytu bałkańskiego i naddunajskiego, kierowanego na szlak Łaby. Cel ten osiągnięto wprowadzeniem bezpośrednich frachtów—konosamentów na trasie Dunaj — CSD. — Łaba, stosowaniem dogodnych stawek kolejowych i swoistą polityką akwizycyjną „Dunaj — Plavby". Zarządzenia powyższe pozwoliły na bardzo znaczne wzmożenie tranzytu na omawianej trasie, który z 65 t. w 1933 roku wzrósł do 33.000 t. w 1936 r.

Ten, tak pomyślnie, rozwijający się udział Bratysławy i Komarna w obsłudze wymiany Niemiec z Europą Południn. — Wschodnią znalazł się pod znakiem zapytania z chwilą włączenia Austrii do Rzeszy i rosnącego na tym tle antagonizmu czesko-niemieckiego. Sygnałem do zerwania współpracy komunikacyjnej stało się wstrzymanie przez Niemcy tranzytu węgla przez Czechosłowację do Austrii. Z kolei Czechosłowacja, pragnąc zachować większą swobodę wymiany zagranicznej, kontrolowanej, a częściowo utraconej przez Hamburg, odpowiedziała ograniczeniem przewozów szlakiem Łaby. Te momenty muszą odbić się na dotychczasowej roli Czechosłowacji jako kraju tranzytowego: zainteresowane koła czeskie dobrze rozumieją tę sytuację, wyrazem czego było przemówienie dyrektora „Dunaj-Plavby", wygłoszone 22 kwietnia br. w Pradze, który wyraźnie podkreślił prawdopodobieństwo żądania przez połączone w „Donau Lloyd" niemieckie i austriackie towarzystwa żeglugowe zmiany dotychczasowego klucza przydziału ładunków w obrębie Tarifgemeinschaft, taryfowego poolu 7 najpoważniejszych kompanij żeglugowych na Dunaju; dlatego też prelegent zastrzegł się, że w wypadku ewentualnych zmian w dotychczasowym kolektywnym regulowaniu obrotu dunajowego, opartego na gruncie wzajemności. Czechosłowacja musi rozporządzać odpowiednimi własnymi ładunkami, jako rekompensatą strat, w drodze rozszerzenia akcji akwizycyjnej dla przyciągnięcia tranzytu polskiego.

Głos ten. jeden z wielu, zapowiada zasadnicze przekierunkowanie ruchu towarowego na Dunaju, który służyć będzie w wyższym, niż dotychczas, stopniu stale rozwijającej się współpracy gospodarczej państw rejonu dunajowego i Bałkanu z krajami bałtyckimi i skandynawskimi.

Powyższe względy skłaniają nas do zbadania wszelkich możliwości odegrania aktywniejszej roli w obsłudze tranzytu na tym szlaku i wzmożenia polskiej ekspansji towarowej na rynki bałkańskie. Maksymalny program stanowi tutaj koncepcja ugruntowania na Dunaju własnego aparatu przewozowego w postaci polskiej linii żeglugowej, opartej o czeskie porty Bratysławy i Komarna.

Wielokrotnie w różnych pracach podkreślana była waga polskiej ekspansji towarowej oraz pośrednictwa naszych portów w obsłudze szlaku tranzytowego z Europy Północno-Zachodniej do krajów basenu naddunajskiego i Bałkanu. Należy zdać sobie sprawę, że jedyną realną drogą w komunikacji z tymi rynkami pozostaje, do czasu kreowania kanału Wisła — Prut — M. Czarne, arteria Dunaju, którą towary osiągać będą na wysokości Bratysławy i Komarna. Bezpośrednia bowiem komunikacja kolejowa jest zbyt kosztowna z powodu długiego przebiegu lądowego, szczególnie niekorzystnego w przewozach do Jugosławii i Bułgarii, oraz z braku mostu kolejowego Giurgiu — Russe, którego rychłej budowy trudno oczekiwać przy obecnym nastawieniu sfer rumuńskich.

Dobitny argument dla tezy o dogodności komunikacji dunajowej w służbie naszego handlu zagranicznego i tranzytu, stanowi porównanie kosztów przewozu towarów z Polski na rynki naddunajskie, zestawione dla przesyłek kolejowych i łamanych kolejowo-dunajowych z przeładunkiem w czeskich portach.

Stawki taryfowe kolejowe i kolejowo-dunajowe przez Bratysławę-Komarno (łącznie z przeładunkiem) w transportach z Polski na rynki naddunajskie i bałkańskie

(obliczone wg taryf związkowych w groszach za 100 kg przy ładunkach 10-tonowych)

Towar i relacja	Stawka		Różnica	
	kolejowa gr	kol.-dunajowa gr	w gr	w %
Towary wszelkiego rodzaju				
Warszawa — Wiedeń	1352	1352	—	—
„ — Budapest . . .	1690	1455	235	14
„ — Belgrad . .	2571	1770	801	31
„ — Russe	2376	1822	554	23
„ — Galati	2418	1822	396	17
Węgiel				
Katowice — Wiedeń	285	271	14	5
„ — Budapest . . .	434	326	108	25
„ — Belgrad	807	430	377	47
„ — Russe	750	434	316	58
„ — Galati	521	434	87	17
„ — „ (W. bunkr.)	325	434	+109	+ 33
Azotan Amonu				
Chorzów — Wiedeń	255	249	6	2
„ — Budapest . . .	409	280	129	32
„ — Beograd	790	365	425	46
„ — Russe	579	420	159	27
„ — Galati	426	420	6	1

Towar i relacja	Stawka		Różnica	
	kolejowa gr	kol.-dunajowa gr	w gr	w %
Przędza wełniana				
Bielsko — Budapest	991	760	231	25
„ — Beograd	1858	1077	781	42
„ — Russe	2376	1127	1249	52
„ — Galati	2215	1127	1088	49
Maszyny przędzalnicze (Żelazne krosna mechaniczne)				
Łódź-Fabryczna—Budapest .	883	661	222	25
„ —Beograd . .	1856	922	934	50
„ —Russe . .	1128	784	344	31
„ —Galati . . .	806	784	22	3

Cyfry powyższej tablicy wykazują różnice stawek, wyrażone w sumach absolutnych. Dla zbadania możliwości zwiększenia eksportu polskiego równie charakterystycznym będzie wykazanie osiągniętych oszczędności w kosztach przewozu, wyrażone w %% ceny eksportowej. W grupie surowców i półfabrykatów, które stanowić będą przez dłuższy czas większość towarów polskich, lokowanych na interesujących nas rynkach, oszczędność z komunikacji wodnej znacznie obniży nasze ceny eksportowe. I tak, w przewozie kolejowo-wodnym węgla śląskiego do Belgradu oszczędność w porównaniu ze stawkami czysto kolejowymi przekracza 200 proc. wartości produktu f.o.b. granica polska. Przyjmując w dalszym ciągu za podstawę ceny towarów polskich z roku 1934, odpowiednie oszczędności sięgają w eksporcie towarów wszelkiego rodzaju z Warszawy na Węgry — 11 proc., do Jugosławii — 48 proc., do Bułgarii — 13 proc., do Rumunii 14 proc. wartości produktu.

Dotychczas handel zagraniczny Polski oraz tranzyt przez nasze porty morskie korzystał jedynie w nieznacznym stopniu z drogi przewozowej dunajowej na podstawie specjalnie zbudowanej związkowej polsko-czeskiej taryfy dunajowej. Oto w eksporcie polskim na rynki naddunajskie przeszło w 1935 r. przez porty Bratysławy i Komarna 10.760 t. (z tego 250 t. węgla), w imporcie do Polski z drogi dunajowej przybyło zaledwie 1.516 t.

Poniższe zestawienie podkreśla nikły dotychczas stopień wykorzystania drogi dunajowej w obrotach tranzytowych portów Gdyni i Gdańska przez Czechosłowację w komunikacji z Austrią, Węgrami i Rumunią:

Obroty tranzytowe Gdyni i Gdańska z rynkami naddunajskimi (Austria, Węgry, Rumunia) na drodze kolejowo-dunajowej z przeładunkiem w Bratysławie i Komarnie, oraz na czysto kolejowych szlakach czeskosłow. w tonach.

Rok	droga kolejowo - dunajowa			droga kolejowa	Ogółem	udział przewozów kol — wodn.
	na Dunaj	z Dunaju	Razem			
1934	2,763	1,335	4,098	25,544	29,642	14%
1935	8,074	487	8,561	24,343	32,904	26%
1936	2,186	227	2,413	14,410	16,823	14%

Uwzględniając szerokie możliwości i oczywiste korzyści rozbudowania komunikacji towarowej z drogą Dunaju, przyjąć należy pod rozwagę, o ile pomogłoby realizacji tego programu wprowadzenie własnej bandery na wody tej magistrali Europy Środk. i Poł.-wschodniej. Przed tym zasługują na podkreślenie podstawy prawne i organizacyjne takiego aktu. Umowy międzynarodowe, określające wolność międzynarodowych dróg wodnych, dają wszystkim państwom pełny przywilej uprawiania żeglugi na Dunaju. Jedynie kabotaż w granicach jednego państwa, prowadzony pod obcą banderą, podlega suwerennej zwierzchności państwa brzegowego i wymaga uzyskania specjalnej koncesji.

Główne przedsiębiorstwa, utrzymujące żeglugę na Dunaju należą do syndykatu taryfowego — Tarifgemeinschaft; są to: Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Königlich Ungarische Fluss- und Seeschiffahrts A. G., Bayerischer Lloyd Schiffahrts A. G., Süddeutsche Donaudampfschiffahrts-Ges. Continentale Motorschiffahrts A. G., Flusschiffahrt des Königreiches Jugoslavien, Tschechoslovakische Donauschiffahrts A. G.

Pięć pierwszych spośród wymienionych towarzystw należy równocześnie do ściślejszej Betriebsgemeinschaft.

Wszystkim tym siedmiu towarzystwom, zobowiązanym do publikowania i stosowania równych stawek, przydzielają koleje przewozy na podstawie konwencjonalnego klucza. Na tym właśnie systemie opiera się związkowa polsko-czeska taryfa dunajowa.

Poza ramami powyższych porozumień pracują na Dunaju mniejsze towarzystwa przewozowe, przyjmujące transport przesyłek po niższych stawkach: w ich gronie znalazłaby się początkowo nowa polska linia żeglugowa, dopóki po zdobyciu silniejszej pozycji nie uznanoby za rzecz korzystną przystąpienie jej do Tarif- i Betriebsgemeinschaft.

Względy, jakie skłaniają do zrealizowania koncepcji własnej linii żeglugowej dla obsługi polskiego handlu zagranicznego i szlaku tranzytowego są wielorakiej natury:

Przede wszystkim biura akwizycyjne polskiej linii dunajowej ujęłyby w ręce propagandę tego szlaku, którego dogodność wykazały dostatecznie powyżej przytoczone zestawienia stawek przewozowych; do tej pory bowiem nie było żadnej instytucji zainteresowanej bezpośrednio i prowadzącej aktywną w tym kierunku politykę; żadne z towarzystw żeglugi dunajowej nie rozwija w Polsce akcji akwizycyjnej; P. K. P. nie są w tym specjalnie zainteresowane, a również zagraniczne przedstawicielstwa P. K. P. i portów Gdyni i Gdańska nie są powołane do uprzywilejowywania tej drogi transportowej w swej akcji propagandowej i akwizycyjnej. Kreowanie biur akwizycyjnych polskiej linii bez wątpienia przyczyniłoby się do wzrostu obrotów w wymianie z terenem przez nią obsługiwanym.

Zadanie powyższe byłoby ułatwione przez

możność prowadzenia własnej polityki stawek przewozowych, umożliwiającej regulowanie konkurencyjności poszczególnych produktów polskich na rynkach naddunajskich; podobnie po przystąpieniu do porozumień taryfowych możnaby głosem bezpośrednim nadawać kierunek ogólnej polityce poolu, uwzględniającej interesy polskiego eksportu i szlaku tranzytowego. Lokowanie polskiego eksportu na tych rynkach będzie o tyle łatwiejsze, że z terenu zawiłych rozrachunków międzypaństwowych odpadnie w danym razie należność z tytułu frachtu, płacona dotychczas towarzystwom żeglugi państw trzecich; sumy te objęte będą ceną towaru c. i. f. rynek konsumenta w dwustronnym rozrachunku. Równocześnie zmalałyby dotychczasowe pasywne pozycje w bilansie płatniczym z tytułu obsługi naszego handlu zagr. w tej relacji, wzrosną natomiast należne nam kwoty z obsługi tranzytu.

P. K. P. zyskają w polskiej linii silny atut dla zabiegów o ustanowienie dogodnych taryf związkowych, albowiem linia ta przedłuży niejako ramię polskiego przebiegu, którego cena będzie równoważyć niekorzystne stawki przebiegów obcych na łamanej trasie kolejowo-wodnej; równocześnie ten sam wzgląd byłby wysuwany w rokowaniach o wyrównanie stawek przebiegów na trasach czysto kolejowych. Własna linia dunajowa stanowiłaby przedłużenie polskiej linii lewantyńskiej i przy odpowiednim skoordynowaniu rejsów — dałaby dodatkowe zatrudnienie tej linii morskiej, co z kolei zrównoważyć może straty „Żeglugi Polskiej" ze zmalenia przewozów towarowych z Gdyni drogą morską na rynki poł.-wsch. Europy, korzystających odtąd z krótszego i równie korzystnego z punktu widzenia bilansu płatniczego przebiegu przez Dunaj — Bratysławę/Komarno. Zresztą zasięg wpływów tych dwóch linij żeglugowych może być uregulowany drogą należytego układu frachtów. — W imię zabezpieczenia dotychczasowych interesów naszej linii lewantyńskiej realizacja polskiej linii dunajowej jest aktualna, gdyż szereg obserwowanych posunięć organizacyjnych w żegludze dunajowej może w niedalekiej przyszłości znacznie uszczuplić obroty na tym szlaku żeglugi morskiej. Na uwagę zasługują tutaj: a) rozbudowywanie przez Węgry kontaktów własnej kompanii żeglugowej w relacji Bliskiego Wschodu przez wprowadzenie statków rzeczno-morskich, które utrzymują bezpośrednią komunikację między Budapesztem a Aleksandrią, b) zaangażowanie się kapitału włoskiego w największym towarzystwie żeglugi dunajowej (DDGS), zmierzające przypuszczalnie do zapewniania ładunków zawijającym do portów czarnomorskich coraz liczniejszym włoskim liniom żeglugowym, c) podejmowane w listopadzie ub. roku próby włoskich towarzystw okrętowych doprowadzenia do zawarcia umowy między armatorami adriatyckimi a kompaniami dunajowymi celem wyeliminowania walki konkurencyjnej między Adriatykiem a morzem Czarnym.

Obserwując dotychczasowy rozwój przewozów Dunajem w komunikacji przez porty czeskie z Polską i jej drogą tranzytową na Gdynię i Gdańsk widać, że niewspółmiernie więcej towarów idzie w kierunku na Dunaj (1935 r. — 18.834 t.), niż odwrotnie (2.003 t.) Ten układ stosunków, wywołany celową polityką czeskiej „Dunaj-Plavby", służącej interesom Hamburga, byłby w początkowej fazie działalności linii momentem korzystnym z punktu widzenia rentowności transportu. Oto na Dunaju ogólny ruch towarowy w górę rzeki przewyższa dwukrotnie sumę tonażu pławionego z prądem; szczególnie w pożniwnym okresie masowego eksportu płodów rolnych na rynki zachodnie, silnie spadają frachty powrotne. W tych warunkach większe przewozy tranzytowe w kierunku od naszych portów na Dunaj wespół z eksportem polskim zapewnią dostateczny tonaż i będą równoważyć w pewnym stopniu sezonowe straty frachtowe.

Omawiane wyżej argumenty, uzasadniające kreowanie własnej żeglugi dunajowej, uwzględniają w równej mierze interesy naszego handlu zagranicznego (będzie można kupować na Bałkanie fob, a sprzedawać cif), jak też tranzytu. Jest rzeczą pewną, że bez przewozów tranzytowych linia polska, jakkolwiek zakrojona na stosunkowo skromną miarę (miesięczny obrót do 4.000 t. towarów), nie zdołałaby początkowo zapewnić sobie dostatecznego ładunku. Szczególnie w zakresie przewozów tranzytowych wymienione wyżej atuty posiadania własnej kompanii i biur akwizycyjnych znacznie lepiej służyć będą interesom naszych portów, aniżeli dotychczasowi przewoźnicy, na których lojalność w pełni liczyć nie można.

Słabym punktem koncepcji był do niedawna wzgląd uszczuplenia interesów żeglugi czechosłowackiej, obsługującej dotychczas polskie transporty w relacji dunajowej. Te stratę zrekompensuje większy obrót tranzytowy kolei czeskich i portów Bratysławy i Komarna. Szczególnie na tle wytworzonej w 1937 r. sytuacji, to jest prób regulowania współzawodnictwa kolei i towarzystw żeglugowych, dalej w obliczu utracenia przez żeglugę czeską na Łabie dotychczasowej swobody prowadzenia polityki taryfowej w wyniku ustalenia niekorzystnej relacji czeskich i niemieckich stawek przewozowych (Umowa Monachijska), wreszcie wobec rosnącego antagonizmu czesko-niemieckiego, Czechosłowacja widzi obecnie w szlaku tranzytowym ze swych portów dunajowych na Gdańsk i Gdynię jedyną drogę, gdzie może jeszcze prowadzić swobodną politykę taryfową. Skoro Czechosłowacja przywiązuje taką wagę do utrzymania i wzmożenia tranzytu polskiego, oczekiwać należy ustępstw z jej strony na rzecz projektowanego oparcia polskiej linii żeglugowej o porty Bratysławy i Komarna, oraz zrozumienia dla naszych żywotnych interesów gospodarczych, dających równocześnie większe, niż dotychczas zatrudnienie urządzeniom portowym i kolejom czeskim.

Nie wolno pominąć milczeniem niezwykle doniosłego atutu propagandowego, jaki mieć będzie wprowadzenie na wody Dunaju polskiej bandery, niosącej realne świadectwo prężności naszego handlu zagranicznego i jego aparatu technicznego. Pamiętajmy, że cena naszych transatlantyków, nawet, gdyby linia amerykańska była nierentowna, warta była wysiłku społeczeństwa polskiego dla tego prawdziwego sukcesu prestiżowego, jakim było wejście w odwieczną domenę mocarstw oceanicznych — młodej bandery. Podobne zadanie spełni polski statek na rozległej trasie wodnej Dunaju, wiążąc nas silniej z naturalnym, a tak nikle dotąd wykorzystywanym terenem ekspansji towarowej.

Kapitał zaangażowany w tym przedsięwzięciu, przewidujący wg pierwotnego projektu budowę 4 galarów z motorami ropnymi Diesla á 800 KM o ładowności po 300 t. oraz 8 galarów po 350 t kosztem około 3 miln. zł, ma zapewnioną amortyzację a przypuszczalnie nawet pewną rentowność.

Nasuwające się obiekcje i zasada ostrożności w szafowaniu groszem publicznym znajdują pełną rekompensatę w aktywnych zadaniach linii żeglugowej. Rola jej, jako narzędzia polityki taryfowej w służbie polskiego handlu zagranicznego i akwizycji przewozów tranzytowych, jej cel polityczny, winny stworzyć atmosferę przyjazną i wolę realizacji programu wprowadzenia polskiej bandery na Dunaj.

T. S.

Wystawa »Brema — Klucz Świata«

W Bremie, drugim po Hamburgu co do wielkości niemieckim portowym mieście hanzeatyckim, urządzona została ostatnio przez Instytut dla Niemieckiej Kultury oraz Propagandy Gospodarczej wystawa p. n. „Brema — Klucz Świata". Celem wymienionej imprezy o charakterze propagandowo - gospodarczym było zwrócenie uwagi przez zainteresowane czynniki na rolę i charakter Bremy w niemieckim handlu zamorskim, ze wskazaniem rozlicznych połączeń żeglugowych tego portu z wszystkimi częściami świata, jak i uwypuklenie znaczenia jego w zakresie ekspansji kolonialnej. Można przyjąć, że fakt urządzenia tej wystawy nad Wezerą nie pozostaje zapewne bez związku z współzawodnictwem Hamburga z Bremą, rosnącym równolegle ze wzrostem obrotów towarowych portu na Łabie.

Dzięki wysiłkom organizacyjnym niemieckiej partii narodowo-socjalistycznej, średnich rozmiarów wystawę tę — jak podaje prasa hamburska — zwiedziło około 500.000 osób, tj. więcej aniżeli liczba ludności wolnego miasta Bremy, która wynosi 350.000 mieszkańców. Trzeba obiektywnie stwierdzić, że jakkolwiek wystawa bremeńska miała znaczenie raczej lokalne, gdyż przede wszystkim usiłowała zobrazować obecny stan i oblicze życia gospodarczego wielkiego miasta portowego oraz jego rozwój pod rządami narodowo-socjalistycznymi, to jednak całym szeregiem działów jak: żeglugowym, kolonialnym i komunikacyjnym, starała się znacznie wyjść poza granice swego faktycznego zasięgu. Już samo hasło „Brema — Klucz Świata" wskazuje wyraźnie na tendencję inicjatorów tej imprezy, które znajduje zresztą w dużej mierze swe praktyczne uzasadnienie jeśli wziąć pod uwagę rozwiązanie ekspozycji handlu zamorskiego, gdyż zarówno w imporcie, eksporcie czy tranzycie, na każdym kroku podkreślano znaczenie usługowe aparatu handlowo-portowego Bremy dla Europy oraz innych części świata. Symboliczny klucz, stanowiący główny element herbu tego starego hanzeatyckiego miasta portowego, w klasyczny sposób został tu wykorzystany nie tylko dla podkreślenia charakteru handlowo-żeglugowego Bremy, lecz także w pewnej mierze jej zadań politycznych.

Wychodząc z tych przesłanek, można dopiero przystąpić do opisu i bliższej charakterystyki wystawy bremeńskiej.

Stosownie do swego charakteru, Wystawa obejmowała w zwartym kompleksie 15 murowanych hal — poszczególne działy eksponatów, które podzielono następująco: Niemiecka Partia Narodowo - Socjalistyczna, Niemiecki Front Pracy, Handel Hurtowy — Handel Przywozowy i Wywozowy, Wolne Miasto Hanzeatyckie Brema, Przemysł, Żegluga, Komunikacja, Pojazdy Mechaniczne, Gospodarstwo, Rybołówstwo i Połowy Wielorybów, Rzemiosło, Plan Czteroletni, Wystawa Kolonialna: niemiecka i włoska, Kinematograf. Jeśli chodzi o dobór eksponatów, w odniesieniu do całości można obiektywnie stwierdzić, że stały one na poziomie wystaw w innych miastach niemieckich, jak w Królewcu i Wrocławiu.

Szereg działów specjalnych, jak: żeglugowy, kolonialny, rybołówstwa i połowów wielorybów, handlu zamorskiego oraz wolnego miasta Bremy, nadawały wszakże całej tej imprezie dość wyraźny charakter portowo-morski. Z uwagi na podejście i rozwiązanie tematu wspomnianych sekcyj ekspozycyjnych warto im poświęcić nieco miejsca.

Dział żeglugowy obejmował eksponaty na kilkunastu stoiskach, z których ważniejszymi są: techniczne wyposażenie statku, kontrola i klasyfikacja statku (Germanischer Lloyd), ratownictwo morskie i przybrzeżne, pilotaż portowy, związki zawodowe marynarzy, szkolenie personelu morskiego, armatorzy niemieccy: ze szczególnym uwzględnieniem żeglugi bremeńskiej, maklerzy okrętowi w Bremie oraz jako jedyny zagraniczny uczestnik tego działu — grupa holenderskich towarzystw żeglugowych, reprezentowana na wspólnym stoisku przez swych bremeńskich agentów.

Wymienione stoiska wyposażone zostały w bogaty materiał ilustracyjno-propagandowy w formie modeli statków poszczególnych linij

okrętowych, fotografij itp. oraz informacyjno-orientacyjny: w sensie wskazania kierunków eksploatowanych przez niemiecką żeglugę handlową — szlaków, jednak brak było jakiegokolwiek materiału statystycznego, co podkreśla wybitnie pokazowy charakter ekspozycji. Pewne urozmaicenie wprowadzają ciekawe eksponaty starych map nawigacyjnych, głównie morza Północnego i Bałtyku, pochodzących z XVII i XVIII wieku, jak również maszyn okrętowych, śrub, lin itp., oryginalnych motorowych łodzi ratowniczych oraz modeli rozmaitych latarń morskich. Marynistyczny nastrój stwarzały poza tym komplety flag sygnałowych oraz państwowych i amatorskich, jak również olbrzymich rozmiarów mapa świata, przedstawiająca sieć szlaków handlowo - żeglugowych, eksploatowanych przez banderę niemiecką.

W osobnej hali znajdował się dział rybołówstwa i połowów wielorybów, które stały się ostatnio w Niemczech, z uwagi na prowadzoną tam swoistą politykę aprowizacyjną, poważnymi gałęziami pracy zarówno dla rybaków jak i dla przemysłu — spożywczego oraz garbarniczo-skórzanego. Wystawiono szereg modeli najrozmaitszych typów statków rybackich, za pomocą odpowiednich rysunków przedstawiono różne sposoby i technikę połowów śledzi, również organizację zbytu ryb morskich na rynku krajowym. Największe zainteresowanie wzbudził oczywiście dział połowów wielorybów, bazą dla których stał się ostatnio w poważnej mierze port w Bremie.

Z zagadnień związanych z pracą portu, które uwzględnione zostały w hali „Komunikacja", na uwagę zasługiwały precyzyjnie wykonane modele urządzeń przeładunkowych, elewatorów i magazynów portowych, ze szczególnym podkreśleniem walorów technicznych urządzeń strefy wolnocłowej portu bremeńskiego. Na wyróżnienie zasługuje także wielkich rozmiarów model portu w Bremie, z odpowiednimi objaśnieniami graficznymi o ustroju, eksploatacji oraz organizacji pracy w nim. Podkreślić należy wielkie walory dydaktyczno-propagandowe tego eksponatu.

Spośród działów, które konkretnie obrazowały rolę Bremy w niemieckim handlu i ekspansji gospodarczej wymienić należy stosunkowo najlepiej urządzony pokaz pn. „Handel Hurtowy — Handel Przywozowy i Wywozowy". Na obszernych stoiskach wystawiono eksponaty towarów według poszczególnych branż oraz z uwzględnieniem grup firmowych, zajmujących się bądź handlem importowym względnie eksportowym oraz hurtowym w obrocie wewnętrzno-krajowym. Wśród eksponatów eksportowych przeważały oczywiście produkty przemysłowe Rzeszy od igły do samochodu oraz maszyn fabrycznych, objętych ramowo wytwórczością okręgu bremeńskiego. W dziale importowym urządzono szereg stoisk krajów, w których Niemcy pokrywają swe zapotrzebowanie na surowce. Dawało to do złudzenia wrażenie udziału wystawców zagranicznych tym bardziej, iż stoiska te poza pokazem głównych artykułów produkcji w sposób dekoracyjny uwypuklały jednocześnie narodowy charakter krajobrazu oraz folkloru danego kraju. Bardzo bogato urządzony był zwłaszcza dział artykułów kolonialnych, owoców południowych oraz innych surowców tropikalnych: uwzględniono w nim import odnośnych towarów z dawniejszych niemieckich posiadłości zamorskich, głównie wschodnio-afrykańskich, dostarczanych przez osiadłych tam kolonistów niemieckich. Stąd też spotykało się liczne napisy w rodzaju: niemiecki tytoń, niemiecka kawa, niemieckie banany, z dodaniem kraju ich produkcji.

Spośród najbardziej charakterystycznych i do niedawna czołowych, wysokowartościowych towarów, importowanych przez Bremę, urządzony był wzorowy pokaz rozmaitych gatunków bawełny — na tle modelu bremeńskiej Giełdy Bawełnianej.

W dziale surowców mineralnych, który urządzony był z wielką pieczołowitością, odnośne tabele wskazywały stosunek wzrostu przy imporcie poszczególnych minerałów, który np. dla rudy żelaznej w roku 1937 w porównaniu z rokiem 1932 wyrażał się cyfrą ca. + 400%. Jeśli chodzi o handel hurtowy, reprezentowany był on przez poszczególne związki branżowe.

W podobny kolektywny sposób wystawiał osobno przemysł i osobno rzemiosło Bremy.

Pewne, choć luźne powiązanie z działem handlu zagranicznego miała wystawa kolonialna, podzielona na dwie części: niemiecką i włoską. Trzeba stwierdzić, że w obydwu tych stoiskach, urządzonych wcale pomysłowo, przeważał nie tyle moment praktycznego demonstrowania zwiedzającym produktów kolonialnych, ile podkreślenie szerokich możliwości gospodarczo-politycznych, z których wypływają śmiałe tendencje imperialistyczne w walce o nowe obszary.

Italia, mimo posiadania rozmaitych posiadłości kolonialnych, w dziale swym główny nacisk położyła na Abisynię, przedstawiając w umiejętnie sporządzonych fotomontażach oraz innym materiale propagandowo-ilustracyjnym: sceny z walk włosko-abisyńskich, także osiągnięcia, dokonane w tym kraju po zwycięskiej wojnie. Dawało się tu wyczuć nutę radosnego zadowolenia oraz dumy narodowej, którymi to cechami Italia jak gdyby chciała się podzielić z III Rzeszą, co zresztą wynikało z przemówienia delegowanego przez Il Duce do Bremy — Generała Melchiori. Upoważniony przez Mussoliniego mówca ten stwierdził m. in., „że Włochy są zdania, iż Niemcy mają prawo do posiadania kolonij".

Niemiecki „Kolonialschau" znacznie większy od włoskiego, podzielony na kilka sekcyj, przedstawiał z jednej strony działalność Niemców w ich dawniejszych posiadłościach, zwłaszcza afrykańskich — do czasów ich utraty, z drugiej upośledzenie Rzeszy na korzyść in-

nych państw europejskich, czerpiących z kolonij surowce. Przez graficzne zestawienie stosunku wielkości obszaru danych metropolij do ich posiadłości kolonialnych — na wystawie bremeńskiej starano się niejako wykazać uzasadnienie tak modnego tam dziś hasła „Volk ohne Raum“, choć liczne eksponaty surowców kolonialnych, większość z których sprowadzana jest do Rzeszy pod niemiecką banderą — dowodzi raczej o istniejącym w dalszym ciągu, ścisłym powiązaniu Niemiec z ich dawniejszymi posiadłościami zamorskimi. Na marginesie zauważyć tu można, że niesłychany wzrost szeregu propagowanych jako niemieckie produkty towarów, jak np. bananów kameruńskich — spowodował nawet uruchomienie regularnej komunikacji żeglugowej do Afryki Wschodn., znanej pod nazwą Kamerun-Linien.

Reasumując stwierdzić więc można, jeśli chodzi o obecny udział Niemców w życiu kolonialnym na obszarach mandatowych, i jak to wynika z rozmaitych fotosów oraz modeli inwestycyj niemieckich w tych krajach, przedstawia się on nie najgorzej. Jednak całość niemieckiej wystawy kolonialnej, nosząca wybitnie polityczny charakter na rzecz rewindykacji utraconych obszarów zamorskich, była typową próbą mobilizacji środków propagandowych dla akcji kolonialnej, w czym Niemcy spodziewają się pomocy ze strony Italii.

Słów kilka należy się jeszcze pawilonowi hanzeatyckiego, wolnego miasta Bremy, w murach którego znalazła się cała wystawa. Hala ta stanowiła udane połączenie salonu reprezentacyjnego z ekspozycją artystycznych plansz, przedstawiających sceny z dawnych wypraw eksploracyjno-kupieckich bremeńczyków do krajów zamorskich. Dalej, wykopaliska, modele rozmaitych statków i statuy wybitniejszych obywateli, wszystko to — jakby żywy reportaż historyczny, odzwierciadlało zasługi położone przez żeglugę i handel bremeński dla całokształtu życia gospodarczego Niemiec.

Z tych względów też, mimo braku istotnie praktycznych momentów — Wystawę Bremeńską uważać można za dodatni czynnik w zakresie propagandy społeczno - gospodarczej ośrodka portowego, choć sama impreza pozbawiona była międzynarodowego zasięgu i znaczenia.

Edm. Urbański.

Koszty żywności w Gdyni

Zagadnienie cen artykułów żywnościowych w Gdyni stanowi poważny przedmiot zainteresowań zarówno ze strony nabywców, jak i sprzedawców, ze strony pracowników, jak i pracodawców. Szczególnie ważne jest to zagadnienie ze względu na zmienność cen w Gdyni.

Poniżej podajemy przegląd sytuacji do czerwca br.

Do zagadnienia wprowadzi nas zestawienie cen artykułów spożywczych (najważniejszych) w okresie 1 półrocza 1938, uzupełnione danymi porównawczymi z lat poprzednich.

Ceny głównych artykułów spożywczych w Gdyni
(Notowania z ostatniego tygodnia miesiąca w zł)

Artykuły	Jednostka miary	1936		1937				1938					
		średn. roczn.	VI	średn. roczn.	IV	V	VI	I	II	III	IV	V	VI
Chleb żytni pytlowy .	1 kg	0,31	0,30	0,37	0,37	0,37	0,37	0,37	0,36	0,36	0,34	0,34	0,35
Chleb pszenny	„	0,61	0,60	0,71	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0.70	0,70	0,70	0.70
Mąka pszenna	„	0,48	0,50	0,54	0,54	0,54	0,54	0,50	0.50	0,50	0,50	0,50	0.50
Kasza jęczmienna . .	„	0,46	0,50	0,47	0,44	0,44	0,44	0,40	0,40	0.40	0,40	0,40	0,50
Groch polny	„	0,43	0,40	0,39	0,4	0,40	0,40	0,40	0,40	0.40	0,40	0,40	0,40
Fasola biała	„	0,54	0,50	0,44	0,55	0,55	0.55	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,53
Ryż „Patna“	„	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,90
Mleko niezbierane . .	1 litr	0,23	0,22	0,24	0,25	0,22	0,22	0,16	0,26	0,24	0,24	0,24	0,24
Masło świeże	1 kg	3,36	3,20	3,63	3,40	3,60	3,20	4,00	4,00	4,00	4,00	3,60	3,10
Ser twarogowy	„	1,09	1,00	0,82	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Jaja świeże	1 szt.	0,09	0,08	0,10	0,06	0,06	0,07	0,16	0,10	0,08	0,07	0,08	0,08
Mięso wołowe	1 kg	1,33	1,30	1,41	1,40	1,40	1.40	1,40	1,40	1,40	1,40	1.40	1,40
Mięso wieprzowe . . .	„	1,62	1,80	1,67	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60
Mięso cielęce	„	1,57	1,60	1.70	1.70	1,70	1,70	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60
Kiełbasa zwyczajna . .	„	1,42	1,40	1,60	1,60	1,60	1,60	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
Słonina świeża	„	1,67	1,80	1,88	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80
Smalec wieprzowy . .	„	2,44	2,80	2,53	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40
Śledzie	1 szt.	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10
Kartofle	10 kg	0,93	2,00	0,92	1,00	1,00	1,20	0.80	0,80	0,80	0,80	0,80	1,00
Kapusta kwaszona . .	1 kg	0,33	0,40	0,32	0.40	0,40	0,40	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30
Cukier kryształ	„	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1 00
Herbata	„	18,83	18,00	17,33	20,00	16,00	16.00	16,00	16,00	16,00	16,00	16,00	16,00
Kawa naturalna . . .	„	6,22	6,00	6,20	6,40	6,10	6.10	6,10	6,10	6.10	6,10	6,10	6,10
Sól biała	„	0,32	0,32	0,32	0,32	0,32	0,32	0,32	0,32	0,32	0,32	0,32	0,32

Źródło: Biuro Statystyczne Komisariatu Rządu w Gdyni.

W zestawieniu powyższym wzięto pod uwagę gatunki towarów najbardziej rozpowszechnione w sprzedaży, a m. chleb żytni — przemiał 55 proc., chleb pszenny — przemiał 65 proc., masło mleczarskie wyborowe (najlepsze), mięso — gatunek średni z kośćmi, kiełbasa — gatunek niższy.

Porównywując poziom cen najważniejszych artykułów spożywczych w czerwcu 1938 roku z czerwcem 1937 roku stwierdzamy, ogółem biorąc, zniżkę cen, sięgającą 3,09 proc. W szczególności nastąpiła obniżka cen następujących artykułów: chleba żytniego pytlowego — o 6 proc., mąki pszennej o 8 proc., fasoli białej o 4 proc., mięsa cielęcego o 6 proc. kiełbasy o 6 proc., kartofli o 17 proc., kapusty kwaszonej o 25 proc. Jednocześnie nastąpiła zwyżka cen niektórych towarów, a mianowicie: kaszy jęczmiennej o 14 proc., ryżu „Patna" o 13 proc., mleka nie zbieranego o 9 proc., jaj świeżych o 14 proc.

Szereg artykułów pozostał na zeszłorocznym poziomie cen, są to: chleb pszenny, groch polny, masło świeże, ser twarogowy, mięso wołowe i wieprzowe, słonina świeża, smalec wieprzowy, śledzie, cukier, herbata, kawa naturalna i sól biała.

Jasną jest rzeczą, że w okresie roku zachodziły różne wahania cen poszczególnych artykułów, porównaliśmy tu ze sobą tylko ceny w miesiącu czerwcu 1937 i 1938 roku.

Właściwą sytuację cen artykułów spożywczych daje dopiero obliczenie wskaźnikowe, oparte na metodach Głównego Urzędu Statystycznego. Obliczenia te ujmują ogólną wartość artykułów z uwzględnieniem ilości poszczególnych artykułów spożywanych w gospodarstwie rodzinnym.

Wskaźniki te obliczane są w różnych relacjach.

Najsampierw porównanie poziomu cen w poszczególnych miesiącach 1938 roku z odpowiednimi miesiącami 1937 roku.

We wszystkich miesiącach nastąpiła zniżka, a mianowicie:
styczeń — o 0,4 proc. — luty — o 3,9 proc.
marzec — o 5,2 proc. — kwiecień — o 1,1 proc.
maj — o 4,0 proc. — czerwiec — o 3,1 proc.

Średnio obliczając otrzymamy, że sześć pierwszych miesięcy 1938 roku są o 3 proc. tańsze od odpowiedniego okresu 1937 roku.

Obliczony wyżej wskaźnik jest najwłaściwszy, gdyż eliminuje w bardzo znacznym stopniu sezonowość, wynikającą z ruchu cen w związku z sezonem i niektórymi artykułami. Obliczenie powyższe wskazuje na faktyczną zniżkę kosztów żywności.

Jeżeli jednak porównamy ceny w poszczególnych miesiącach 1938 roku z cenami w tychże miesiącach 1936 roku otrzymamy obraz zgoła inny, a mianowicie:
styczeń droższy o 14,7%, luty droższy o 14,0%
marzec droż. o 11,2%, kwiecień droż. o 6,9%,
maj droż. o 1,9%, czerwiec tańszy o 3,5%.

Zważyć jednak należy, że ceny w czerwcu roku 1936 skoczyły o 14,6 proc. w stosunku do maja tegoż roku. Ogółem biorąc pierwsze półrocze 1938 roku jest droższe od tegoż okresu 1936 roku o 7,5 proc.

Inaczej obliczony wskaźnik przedstawia wahania cen z miesiąca na miesiąc.

Wskaźnik

podstawa — miesiąc poprzedni = 100.

Miesiące	1934	1935	1936	1937	1938
I	96,4	108,1	94,1	103,3	100,0
II	101,8	99,6	99,1	102,0	98,5
III	98,2	100,6	101,6	100,5	99,1
IV	97,4	99,0	102,3	94,6	98,4
V	98,1	93,0	104,7	102,5	99,8
VI	114,6	103,0	108,2	101,6	102,5
VII	95,8	105,7	92,2	102,1	
VIII	92,4	98,2	99,2	96,1	
IX	100,4	103,4	103,4	101,0	
X	101,5	100,7	99,4	100,8	
XI	99,0	99,0	100,9	99,5	
XII	99,1	97,8	100,9	99,3	

Z wskaźnika tego możemy ustalić, w których miesiącach i w jakim stopniu wzrastały względnie spadały koszty żywności w porównaniu z miesiącem poprzednim. Jeżeli chodzi o rok bieżący, to w styczniu ceny utrzymały się na poziomie grudnia 1937 roku. w następnych czterech miesiącach ceny spadały nieznacznie, dopiero czerwiec, miesiąc sezonowy, tak jak w latach poprzednich przyniósł zwyżkę cen.

Wskaźnik ten, podstawą którego = 100 jest miesiąc poprzedni, nie odzwierciadla poziomu cen dla pewnego okresu. Najlepiej zadanie to spełnia wskaźnik. obliczany przy podstawie = 100, odnoszącej się do jednego okresu. W danym wypadku bierzemy ceny w styczniu każdego z lat 1934 — 1938 = 100.

Wskaźnik

podstawa ceny w styczniu każdego roku=100.

Miesiące	1934	1935	1936	1937	1938
I	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
II	101,8	99,6	99,1	102,0	98,5
III	100,0	100,2	100,6	102,6	97,6
IV	97,3	99,1	103,0	97,1	96,1
V	95,5	92,2	107,9	99,5	95,9
VI	109,5	94,9	116,8	101,0	98,3
VII	104,9	100,3	107,6	103,2	
VIII	97,0	98,5	106,7	99,1	
IX	97,4	101,8	110,3	100,1	
X	98,8	102,6	109,7	100,9	
XI	97,8	101,5	110,5	100,4	
XII	97,0	99,2	111,5	99,6	

Widzimy, że w całym roku 1938 poziom cen jest niższy, aniżeli w styczniu tegoż roku.

Odmienne cyfry daje wskaźnik, za podstawę którego wzięto przeciętną roczną poszczególnych lat. Wskaźnik ten przedstawia się następująco:

Wskaźnik

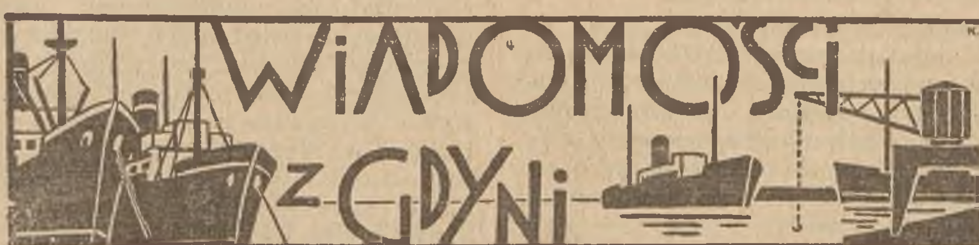
Podstawa — średnia roczna każdego z lat=100
(dla roku 1938 średnia półroczna).

Miesiące	1934	1935	1936	1937	1938
I	100,3	100,8	93,5	99,6	102,3
II	102,1	105,5	92,6	101,6	100,8
III	100,2	101,1	94,1	102,1	99,9
IV	97,6	100,0	96,3	96,6	98,3
V	95,8	92,9	100,9	99,0	98,1
VI	109,7	95,7	109,2	100,6	100,6
VII	105,2	101,1	100,6	102,7	
VIII	97,2	99,4	99,8	98,7	
IX	97,6	102,7	103,1	99,7	
X	99,1	103,5	102,5	100,4	
XI	98,1	102,4	103,3	99,9	
XII	97,2	100,1	104,2	99,2	

Obliczony wyżej wskaźnik pozwala na ustalenie, które miesiące i w jakim stopniu są tańsze względnie droższe od ogólnego poziomu cen w danym roku. Widzimy, że z reguły miesiące sezonowe — czerwiec i lipiec, są wyższe od przeciętnej rocznej. Widzimy, że w r. 1938 poziom cen w poszczególnych miesiącach odbiega od przeciętnej bardzo nieznacznie. — Wahania wynoszą od 98,1 do 102,3 tj. 4 proc.

Rozważając zagadnienie, dotyczące kosztów żywności w Gdyni na podstawie wyżej przytoczonych danych statystycznych, pamiętać stale należy, że chodzi to wyłącznie o koszty żywności, a nie o koszty utrzymania, w których koszty żywności stanowią tylko część składową. — Krzywa kosztów utrzymania w Gdyni w roku 1938 kształtuje się prawdopodobnie równolegle do kosztów żywności wobec postępującej zniżki czynszów mieszkaniowych.

Bolesław Polkowski



MINISTER PRZEMYSŁU I HANDLU P. ANTONI ROMAN W IZBIE PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI.

Minister Przemysłu i Handlu p. Antoni Roman, przeprowadził w dniu 25 lipca br. inspekcję naszej Izby. Podczas lustracji Panu Ministrowi towarzyszyli pp.: dyrektor Departamentu Handlowego Geppert, radca Brzozowski z Wydziału Handlu Zagranicznego oraz sekretarz osobisty Ministra — Welsch. Z ramienia Izby Pana Ministra powitali: urzędujący Wiceprezes dr Władysław Smoleń, — Wiceprezes dr Konrad Kasperowicz oraz dyrekcja Izby z dyr. mgr. Kawczyńskim na czele.

Pan Minister Roman wysłuchał na wstępie referatu dyr. Kawczyńskiego o organizacji Izby, jej finansowym położeniu oraz głównych bieżących pracach Izby. Następnie przewodn. Kom. budowy gmachu Izby radca J. Rummel przedstawił obecny stan sprawy budowy gmachu, oraz plan realizacji tego przedsięwzięcia. Minister Roman żywo interesował się wszystkimi przedstawionymi mu sprawami, zastanawiając się dłużej nad kwestią budowy własnej siedziby Izby, uważając ją za pilną i celową. Z kolei Pan Minister zlustrował wszystkie biura Izby, rozpytując poszczególnych referentów o sprawy przez nich załatwiane.

Po dokonaniu lustracji Minister Roman przeszedł do sali konferencyjnej, gdzie oczekiwali: wiceprezes Izby dyr F. Kollat, oraz wszyscy obecni w tym dniu w Gdyni radcowie i korespondenci Izby, a mianowicie pp.: Badian, Byczkowski, Grabowski, Hildt, dr Kasprowicz, Marszał, Mucha, Michalewski, Cz. Nowacki i Turzyński. Tutaj odbyła się dłuższa konferencja, której przedmiotem było zagadnienie rozwoju handlu w porcie gdyńskim. — W konferencji tej wziął także udział dyrektor Urzędu Morskiego inż. Łęgowski. Referat dotyczący wymienionej kwestii wygłosił dyr Kawczyński. Podkreślił on w nim konieczność przedsięwzięcia takich środków, któreby sprzyjały rozwojowi handlu zamorskiego w Gdyni.

Pan Minister Przemysłu i Handlu zabierając głos w dyskusji zaznaczył, iż wysunięte przez Izbę postulaty będą poddane przez niego życzliwym rozważaniom, podkreślił jednakże w myśl swoich wywodów na Kongresie Kupiectwa Pomorskiego w Bydgoszczy w styczniu br., że uważa za konieczne, aby Izba i reprezentowane przez nią kupiectwo pomorskie wzięło jak najbardziej aktywny udział w rozszerzaniu stosunków handlowych tak w zakresie importu, jak i eksportu z tymi krajami zamorskimi, które stoją otworem dla wzmożenia ekspansji gospodarczej Polski na te rynki.

Pod koniec konferencji dyrektor Departamentu Handlowego Min. Przemysłu i Handlu p. Geppert sformułował kilka uwag na temat handlu owocami południowymi oraz techniki transakcyj wiązanych.

ZRZESZENIE EKSPEDYTORÓW PORTOWYCH W GDYNI WSPÓLNĄ ORGANIZACJĄ ZAWODOWĄ EKSPEDYTORÓW.

Po blisko półtorarocznym okresie doszło wreszcie do porozumienia między dwoma organizacjami ekspedytorów portowych t. j. Związkiem Gdyńskich Ekspedytorów Portowych oraz Zrzeszeniem Przedsiębiorstw Transportowych, które po przeprowadzeniu dobrowolnej fuzji, utworzyły na zebraniu konstytucyjnym i walnym dnia 19 lipca br. w lokalu naszej Izby — jeden wspólny związek pn. „Zrzeszenie Ekspedytorów Portowych w Gdyni."

W ramach nowopowstałego Zrzeszenia ukonstytuowały się następujące sekcje: 1) sekcja ekspedytorów drobnicowych, 2) sekcja ekspedytorów węglowych, 3) sekcja ekspedytorów towarów masowych poza węglem i 4) sekcja ekspedytorów bawełnianych.

Do zarządu Zrzeszenia weszli pp.: dyr Byczkowski, jako prezes, dyr Gieysztor i dyr Marszał, jako wiceprezesi, oraz dyr. dyr. Garbowicz, Henschel, Jaeger. Lipiński, Rotstat i Wierzbicki, jako członkowie zarządu.

Spośród członków do poszczególnych sekcyj branżowych Zrzeszenia przystąpiły następujące przedsiębiorstwa:

Sekcja ekspedytorów drobnicowych — firmy: Bachmann J. H., Bergtrans, Expedblock, Extrans, Galster M., Goraj A., Ick Johannes, Hermann Jul., Minkiewicz Tadeusz, Pantarei, Polski Lloyd. Północne Tow. Transp., Przewóz. Prowe Ferd., Mortrans, Hartwig C., Rapid. Spedopol, Sztain Izaak, Schenker i Ska. Warszawskie Tow. Transportowe, Warta, Wolf Aug. i Ska, Rawa, Lorbert-Bieberstein, Warrant i Adam Zadrożny;

Sekcja ekspedytorów węglowych — firmy: Elibor, Giesche, Polskarob, Progress, Skarbopol;

Sekcja towarów masowych poza węglem, firmy: Warsz. Tow. Transp., Warta, Pantarei i Schenker i Ska;

Sekcja ekspedytorów bawełnianych, firmy: Bawko, Warszawskie Tow. Transp., Warta, Pantarei, Bergtrans, Bachmann J. H.. Warrant i Północne Tow. Transp.

URUCHOMIENIE NOWYCH DŹWIGÓW W PORCIE.

Z serii 11 sztuk wykonanych dźwigów w roku bieżącym, ostatnie 2 dźwigi półportalowe o nośności 2 ton ustawione zostały na nabrzeżu Stanów Zjednoczonych. Poza tym ustawiony został już na nabrzeżu Rumuńskim nowy dźwig półportalowy o nośności 3 ton. W ten sposób nabrzeże to wyposażone zostało w 3 dźwigi, które obsługiwać będą nowowybudowany magazyn Nr 10.

Oprócz powyższych dźwigów oddane również zostały do eksploatacji 3 dźwigi portalowe na nabrzeżu Czechosłowackim, przy którym może odbywać się teraz normalny przeładunek.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH PORTU GDYŃSKIEGO W CZERWCU BR.

W miesiącu sprawozdawczym przepracowano godzin 12.314 minut 30 z zużyciem prądu 81.614 KWh i przeładowano 211.062 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy w bieżącym roku 85.5%, w ubiegłym roku 166%, spadek zatem wynosi 80,5%.

PUBLICYŚCI I AKADEMICY UZUPEŁNIAJĄ NA WYBRZEŻU ZNAJOMOŚĆ SPRAW MORSKICH.

Wśród polskiej młodzieży akademickiej przejawia się coraz bardziej chęć uzupełniania studiów wiadomościami praktycznymi w pewnych dziedzinach specjalnych, jak zagadnienia morskie, kolonialne itd. Podobne, niesłychanie pożyteczne nastawienie do tych spraw wykazują również dziennikarze i publicyści młodego pokolenia. W Gdyni odbyły się ostatnio dwie imprezy o charakterze specjalnych kursów dokształcających w tym zakresie, godne uwagi.

W czasie od 5 do 30 lipca br. urządzony został pod protektoratem Pana Wicepremiera inż. Eug. Kwiatkowskiego staraniem zarzadu głównego Akademickiego Związku Morsko-Kolonialnego — instruktorski kurs kolonialny, w którym wzięło udział około 50 osób. W czasie od 24 do 31 lipca br. zorganizowany został natomiast przez Stowarzyszenie Polskich Publicystów Młodzieżowych kurs morski, w którym wzięło udział 20 osób.

Jako wykładców na wymienione kursy pozyskano szereg wybitnych osobistości ze sfer gospodarczo - portowych, administracyjnych, naukowych i samorządowych Gdyni, również kilku prelegentów z Warszawy.

Uczestnicy kursów zapoznali się z urządzeniami oraz inwestycjami portu i miasta Gdyni, odbyli również wycieczki do portów rybackich w Helu, Władysławowie i Pucku oraz do Gdańska.

Obydwie imprezy spotkały się z życzliwym przyjęciem tutejszych czynników miarodajnych, jak i sfer gospodarczych, którym zagadnienie rozszerzania znajomości spraw morskich wśród młodego pokolenia leży niewątpliwie na sercu.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIESIĄCU CZERWCU BR. ORAZ W PIERWSZYM PÓŁROCZU BR.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego w miesiącu *czerwcu br.* osiągnęły *699.619,— ton,* wobec 714.452,8 ton w maju br.,

813.009,6 ton w czerwcu 1937 r., oraz 554.717,— ton w czerwcu 1936 roku.

Miesiąc sprawozdawczy wykazuje 2,1 procentowy spadek w porównaniu z majem br., 13,9%-owy spadek w stosunku do czerwca 1937 r. oraz przeszło 35%-owy wzrost w porównaniu z czerwcem 1936 roku.

Obroty miesiąca sprawozdawczego są zaledwie o 25.361 ton większe od najmniejszych obrotów z lutego br. (674.258 ton) i są czwartymi z rzędu obrotami w bieżącym roku, wykazującymi spadek w porównaniu z analogicznym miesiącem ubiegłego roku.

Kształtowanie się obrotów zamorskich w poszczególnych miesiącach br. w porównaniu z tymi samymi miesiącami 1937 roku zilustruje poniższe zestawienie:

Miesiące w I półroczu br.	Og. obroty towarowe zamorskie	Wzrost lub spadek w porówn. z anal. miesiącem 1937 r.
I	801.573,5 ton	+ 20,1%
II	674.257,8 ton	+ 10.7%
III	732.846,7 ton	— 1,2%
IV	760.644,3 ton	— 4,3%
V	714.452,8 ton	— 0,2%
VI	699.619,- ton	— 13,9%
razem	4.383.394.1 ton	

O ile dwa pierwsze miesiące bieżącego roku wykazują wzrost w porównaniu z analogicznymi miesiącami ubiegłego roku, to począwszy od m. marca br. obroty zamorskie wykazywać będą stałą tendencję spadku, osiągając największy spadek w ostatnim miesiącu czerwcu br. Rok bieżący jest piętnastym z rzędu rokiem pracy portu gdyńskiego. W okresie tych piętnastu lat obroty portu z wyjątkiem 1932 roku wykazywały stałą tendencję wzrostu. Dopiero pierwsze półrocze br. wykazuje zahamowanie dalszego wzrostu zamorskich obrotów towarowych portu gdyńskiego.

Zmianę tę zawdzięczać należy przede wszystkim dzięki załamaniu się przywozu zamorskiego, który w poszczególnych miesiącach bieżącego roku kształtował się następująco:

Miesiące w I półroczu br.	Przywóz zamorski	Wzrost lub spadek w porówn. z anal. miesiącem 1937 r.
I	158.181,8 ton	+ 30,7%
II	138.265,5 ton	+ 2.6%
III	128.434,4 ton	— 15,8%
IV	121.970,7 ton	— 24.6%
V	107.916,7 ton	— 31,6%
VI	119.789,1 ton	— 32,7%
razem	774.558,2 ton	

Po dobrych wynikach przywozu zamorskiego w styczniu, nieco słabszych w mies. lutym br., od m. marca przywóz zam. wykazuje spadek. Zwraca uwagę poważne tempo spadku, zwiększającego się stale i osiągającego w mies. czerwcu br. poważny 32,7%-owy spadek w porównaniu z tym samym miesiącem 1937 roku.

Obroty miesięczne wywozu zam. kształtują się nieco korzystniej, aczkolwiek i tu obserwujemy pewne nieznaczne wahania in minus. Kształtowanie się wywozu zam. w poszczególnych miesiącach br. w porównaniu z tymi samymi miesiącami 1937 roku ilustruje poniższe zestawienie:

Miesiące w I półroczu br.	Wywóz zamorski	Wzrost lub spadek w porówn. z anal. miesiącem 1937 r.
I	643.391,7 ton	+ 17.7%
II	535.992,3 ton	+ 7,3%
III	604.412,3 ton	+ 2.5%
IV	638.673,6 ton	+ 0,8%
V	606.536.1 ton	+ 8.6%
VI	579.829,9 ton	— 8,7%
razem	3.608.835,9 ton	

W okresie pierwszych czterech miesięcy br. tempo wzrostu wywozu zam. stale maleje, osiągając dopiero nieznaczny wzrost w miesiącu maju br. Raptowną zmianę wnosi tu miesiąc czerwiec br., wykazując po raz pierwszy w roku bieżącym poważny 8,7%-owy spadek wywozu zam. w porównaniu z tym samym miesiącem 1937 roku.

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich w miesiącu sprawozdawczym (699.619,— ton) złożył się przywóz zamorski — 119.789,1 ton oraz wywóz zamorski — 579.829,9 ton.

Dotychczasowe wyniki pracy portu gdyńskiego w I półroczu rb. tj. przywóz zam. łącznie z wywozem zamorskim — 4.383.394,1 ton wykazuje bardzo minimalny, gdyż zaledwie 0,9%-owy wzrost obrotów w porównaniu z tym samym okresem czasu 1937 roku (4.342.876,3 t.) W liczbach absolutnych nadwyżka obrotów w I półroczu bieżącego roku w porównaniu z wynikami w tym samym okresie czasu 1937 roku wyniosła zaledwie 40.517,8 ton.

Nadwyżkę tę zawdzięczać należy wyłącznie wywozowi zamorskiemu (grupie wytworów mineralnych), gdyż przywóz zamorski wykazuje poważny spadek.

Przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym br. (119.789,1 ton) wykazuje 11% wzrost w porównaniu z ub. miesiącem majem br. (107.916,7 ton), 32,7%-owy spadek w stosunku do miesiąca czerwca 1937 roku (177.939,8 ton) oraz ok. 34%-owy wzrost w porównaniu z miesiącem czerwcem 1936 roku (88.766,1 ton).

Wzrost przywozu zam. w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. mies. majem br. spowodowały przede wszystkim pozycje (w nawiasie dane za m. maj br.) surowców hutniczych: rud różnych i wypałków pirytowych — 12.520 t. (7.523 t.), żelaza surowego — 552 t. (339 t.), metali różnych — 551 t. (284 t.), oraz cynku — 85 t. (brak).

Spośród produktów i surowców roślinnych wzrosły pozycje: nasion różnych — 50 t. (17 t.), nasion oleistych — 6.515 t. (1.301 t.), ryżu surowego — 14.551 t. (8.171 t.), kawy — 489 t. (374 t.), herbaty — 115 t. (110 t.), kakao — 566 t. (449 t.), oraz tytoniu — 355 t. (71 t.) Zwiększył się również import śledzi solonych — 1.320 t. (359 t.)

Z przetworów mineralnych i chemicznych wzrósł import: olejów — 538 t. (325 t.), asfaltu — 514 t. (414 t.), napoi alkoholowych i innych — 108 t. (84 t.), siarki — 345 t. (76 t.), farb — 44 t. (38 t.), garbników — 1.146 t. (803 ton), oraz żużli Thomasa — 8.348 t. (brak).

Zwiększył się również import skór — 2.824 t. (2.750 t.) Spośród surowców i wyrobów włókienniczych zwiększył się przywóz: bawełny — 8.693 t. (6.291 t.), odpadków bawełny — 213 t. (193 t.), przędzy bawełnianej — 149 t. (139 t.), lnu, konopi, sizalu i in. wł. rośl. — 143 t. (135 t.), oraz szmat — 1.576 t. (1.511 t.) Z grupy hutniczo-metalurgicznej wzrósł przywóz: żelaza surowego — 552 t. (339 t.), metali różnych — 551 t. (284 t.), cynku — 85 t. (brak), maszyn, aparatów i części — 801 t. (709 t.), części wagonów i lokomotyw — 111 t. (107 t.) oraz samochodów, motocykli i części — 753 t. (512 ton).

Na szczególne podkreślenie zasługuje tu poważny przeszło 50%-owy wzrost przywozu rud różnych i wypałków pirytowych, przeszło 5-krotny — nasion oleistych, oraz przeszło 50%-owy — ryżu surowego. Zmniejszył się natomiast przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. miesiącem majem br.: owoców świeżych — 955 t. (3.251 t.), owoców suszonych — 314 t. (533 t.), orzechów i migdałów — 77 t. (126 t.), korzeni — 65 t. (136 t.), roślin i materiałów roślinnych — 142 t. (202 t.), żywicy — 638 t. (868 t.). pirytów — brak (870 t.), smoły i smarów — 5 t. (29 t.), tłuszczów i olejów roślinnych — 274 t. (596 t.), przetworów chemicznych — 233 t. (249 t.), fosforytów — 1.103 t. (12.742 t.), wełny — 3.559 t. (3.649 t.), odpadków wełnianych — 78 t. (186 t.), przędzy wełnianej — 10 t. (29 t.), juty — 771 t. (1.320 t.), celulozy — 603 t. (688 t.), złomu żelaznego — 39.314 t. (39.512 t.), miedzi — 922 t. (1.493 t.), cyny — 150 t. (356 t.), oraz wyrobów żelaznych i metalowych — 310 ton (819 t.)

O ile spadek przywozu owoców świeżych oraz fosforytów ma charakter wybitnie sezonowy, to natomiast spadek przywozu pozostałych pozycyj wykazuje normalne wahania miesięczne.

Najlepiej jednakże ilustruje porównanie przywozu w miesiącu czerwcu br. z tym samym miesiącem ubiegłego roku (1937 roku). Poważny spadek przywozu zam. w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z tym samym miesiącem ubiegłego roku (1937 r.) spowodowały przede wszystkim (w nawiasie dane liczbowe za m. czerwiec 1937 r.) surowce hutnicze: złomu żelaznego — 39.314 ton (85.606 t.), miedzi — 922 t. (1.525 t.), żelaza surowego — 552 t. (621 t.), oraz rud różnych i wypałków pirytowych — 12.520 t. (22.309 t.) Na podkreślenie zasługuje tu szczególnie poważny, gdyż około 50%-owy spadek przywozu złomu żelaznego oraz rud różnych i wypałków pirytowych.

Spośród produktów roślinnych i zwierzęcych zmniejszył się przywóz zam. w miesiącu czerwcu br. w stosunku do tego samego miesiąca 1937 r.: owoców świeżych — 955 t. (2.173 t.), korzeni 65 t. (124 t.), żywicy — brak (20 t.), oraz tranu — 172 t. (240 t.)

Z produktów i surowców chemicznych zmniejszył się przywóz (w nawiasie dane za m. czerwiec 1937 r.): przetworów chemicznych — 233 t. (244 t.), farb — 44 t. (116 t.), garbników — 1.146 t. (1.618 t.), oraz fosforytów — 1.103 t. (12.029 t.)

Spośród surowców i produktów włókienniczych zmniejszył się przywóz: przędzy wełnianej — 10 t. (25 t.), przędzy bawełnianej — 149 t. (161 t.), oraz juty — 771 t. (831 t.)

Zmniejszył się również przywóz: wyrobów gumowych — 93 t. (309 t.), papieru i makulatury — 959 t. (2.066 t.) oraz celulozy — 603 t. (1.166 t.) Z gotowych produktów żelaznych zmniejszył się przywóz: wyrobów żelaznych i metalowych — 310 t. (312 t.), oraz części wagonów i lokomotyw — 111 t. (229 t.)

Zwiększył się natomiast przywóz zam. w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z tym samym miesiącem (czerwcem) 1937 r. z grupy produktów roślinnych i zwierzęcych: nasion różnych — 50 t. (19 t.), nasion oleistych — 6.515 t. (5.279 t.), ryżu surowego — 14.551 t. (7.684 t.), owoców suszonych — 314 t. (103 t.), orzechów i migdałów — 77 t. (72 t.), kawy — 489 t. (312 t.), herbaty — 115 t. (91 t.), kakao — 566 t. (195 t.), roślin i materiałów roślinnych — 142 t. (23 t.), śledzi solonych — 1.320 t. (395 t.), tłuszczów zwierzęcych surowych — 958 t. (697 t.) oraz tytoniu — 355 t. (246 t.) Wzrósł również przywóz surowców i produktów chemicznych: olejów — 538 t. (112 t.), asfaltu — 514 t. (211 t.), siarki — 345 t. (72 t.), oraz żużli Thomasa — 8.348 t. (2.800 t.) Zwiększył się również przywóz skór — 2.824 t. (2.014 t.)

Spośród surowców i wyrobów włókienniczych zwiększył się przywóz: wełny — 3.559 t. (1.327 t.), bawełny — 8.693 t. (5.578 t.), lnu, konopi, sisalu i in. włókien rośl. — 143 t. (30 t.) oraz szmat — 1.576 t. (1.387 t.)

Przywóz kauczuku zwiększył się z 515 t. w m. czerwcu 1937 r. na 678 t. w mies. czerwcu br. Z surowców i produktów żelaznych wzrósł przywóz: metali różnych — 551 t. (427 t.), cyny — 150 t. (89 t.), cynku — 85 t. (2 t.), maszyn, aparatów i części—801 t. (447 t.), oraz samochodów, motocykli i części — 753 t. (487 t.)

Szczegółowo ilustruje przywóz zamorski w miesiącu czerwcu br. w porównaniu z tym samym miesiącem 1937 roku oraz miesiącem majem br. poniższe zestawienie:

IMPORT (tony)

	Czerwiec 1938 r.	Maj 1938 r.	Czerwiec 1937 r.
Nasiona różne	50	17	19
nasiona oleiste	6.515	1.301	5.279
ryż surowy	14.551	8.171	7.684
owoce świeże	955	3.251	2.173
owoce suszone	314	533	103
konserwy owocowe	8	8	4
orzechy i migdały	77	126	72
kawa	489	374	312
herbata	115	110	91
kakao	566	449	195
korzenie	65	136	124
rośliny i mat. rośl.	142	202	23
żywica	638	868	680
śledzie świeże	—	—	20
śledzie solone	1.320	359	395
rudy różne i wypałki pirytowe	12.520	7.523	22.309
piryty	—	870	—
oleje	538	325	112
smoła i smary	5	29	47
asfalt	514	414	211
tłuszcze i oleje rośl.	274	596	321
tłuszcze zwierz. sur.	938	1.025	697
tran	172	185	240
napoje alkohol. i inne	108	84	161
tytoń	355	71	246
siarka	345	76	72
przetwory chemiczne	233	249	244
farby	44	38	116
garbniki	1.146	803	1.618
fosforyty	1.103	12.742	12.029
żużle Thomasa	8.348	—	2.800
skóry	2.824	2.730	2.014
wełna	3.559	3.649	1.327
odpadki wełniane	78	186	78
przędza wełniana	10	29	25
bawełna	8.693	6.291	5.578
odpadki bawełny	213	193	225
przędza bawełniana	149	139	161
len, konopie, sisal i in. włókna rośl.	143	135	30
juta	771	1.320	831
szmaty	1.576	1.511	1.387
kauczuk	678	607	515
wyroby gumowe	93	61	309
papier i makulatura	959	810	2.066
papa i tektura	65	57	64
celuloza	603	688	1.166
żelazo surowe	552	339	621
metale różne	551	284	427
złom żelazny	39.314	39.512	85.606
miedź	922	1.493	1.525
cyna	150	356	89
cynk	85	—	2
wyroby żel. i metal.	310	819	312
maszyny, aparaty i części	801	709	447
części wagonów i lokomotyw	111	107	229
samochody, motocykle i części	753	512	487
różne	3.358	4.425	14.022
razem	119.789	107.917	177.940

Przywóz zamorski w okresie pierwszych sześciu miesięcy (styczeń — czerwiec) br. — 774.558,2 ton wykazuje poważny 12,1%-owy spadek w porównaniu z przywozem w analogicznym okresie czasu ubiegłego (1937) roku — 880.970,9 ton. Poważny ten spadek dobitniej jeszcze ilustruje porównanie z 60,3%-owym wzrostem przywozu zam. w tym samym okresie czasu (styczeń—czerwiec) 1937 r. w stosunku do 1936 (styczeń — czerwiec) roku — 549.352,9 ton.

Spadek przywozu zam. w pierwszym półroczu br. spowodowały przede wszystkim pozycje grupy hutniczej (w nawiasie dane za I półrocze 1937 r.): złomu żelaznego — 271.558 ton (351.106 t.), rud różnych i wypałków pirytowych — 69.069 t. (83.914 t.), oraz żelaza surowego — 2.450 t. (3.414 t.)

Spośród produktów roślinnych i zwierzęcych zmniejszył się przywóz zam. (w nawiasie dane liczbowe za I półrocze br.): nasion oleistych — 26.959 t. (29.961 t.), ryżu surowego — 36.874 t. (38.141 t.), owoców świeżych — 29.278 t. (33.294 t.), orzechów i migdałów — 256 t. (481 t.), herbaty — 661 t. (803 t.), kakao — 2.401 t. (3.328 t.), tłuszczów zwierzęcych surowych — 5.583 t. (6.728 t.) oraz tranu — 1.470 ton (2.129 t.)

Z surowców i produktów chemicznych zmniejszył się przywóz zam.: asfaltu — 1.276 t. (1.279 t.), siarki — 2.186 t. (2.215 t.), przetworów chemicznych — 1.259 t. (1.427 t.), farb — 280 t. (294 t.), oraz garbników — 5.676 t. (8.208 ton).

Spośród surowców i wyrobów włókienniczych zmniejszył się przywóz zam.: przędzy wełnianej — 136 t. (191 t.), odpadków bawełny — 1.200 t. (1.295 t.), przędzy bawełnianej — 838 t. (1.013 t.) oraz szmat — 8.073 t. (9.924 t.)

Przywóz zam. wyrobów gumowych uległ poważnemu zmniejszeniu — 483 t. (1.479 t.), jak również papieru i makulatury — 5.465 t. (10.739 t.), oraz celulozy — 3.214 t. (6.156 t.)

Spośród produktów żelaznych zmniejszył się jedynie przywóz części wagonów i lokomotyw — 1.033 t. (1.789 t.)

Niewątpliwie decydujący wpływ na spadek przywozu zam. w I półroczu br. wywarły tu przede wszystkim najpoważniejsze wagowo pozycje złomu żelaznego (przeszło 22%-owy spadek) oraz rud żelaznych (około 18%-owy spadek).

Z pozycyj towarowych podlegających ostatnio większej reglamentacji podkreślić tu należy ok. 10%-owy spadek nasion oleistych, ok. 26%-owy spadek ryżu surowego oraz przeszło 31%-owy spadek przywozu garbników.

Spośród innych równie poważnych pozycyj zwraca uwagę ok. 52%-owy spadek przywozu papieru i makulatury, przeszło 46%-owy celulozy oraz ok. 20%-owy spadek przywozu szmat. Przy czym papier i makulatura oraz celuloza odgrywają doniosłą rolę w tranzycie morskim portu gdyńskiego.

Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym *(579.829,9 ton)* wykazuje 4,4%-owy spa-

dek w porównaniu z ub. miesiącem majem br. (606.536,1 ton), 8,7%-owy spadek w stosunku do miesiąca czerwca 1937 r. (635.069,8 ton) oraz ok. 24%-owy wzrost w porównaniu z mies. czerwcem 1936 r. (465.950,9 ton).

Spadek wywozu zam. w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. mies. majem br. spowodował przede wszystkim z grupy wytworów mineralnych (w nawiasie dane liczbowe za m. maj br.): węgiel kamienny — 406.807 ton (449.397 t.), wykazując ok. 9%-owy spadek.

Spośród produktów roślinnych i zwierzęcych zmniejszył się wywóz (w nawiasie dane za m. maj br.): zboża — 2.616 t. (2.679 t.), strączkowych — 2 t. (19 t.), mąki pastewnej — 140 t. (385 t.), ryżu wyłuszczonego — 155 t. (271 t.), ziemniaków — 111 t. (206 t.), owoców świeżych — 5 t. (53 t.), szynek i innych peklowanych — 90 t. (210 t.), jaj — 2.178 t. (4.342 t.), konserw warzyw — 10 t. (54 t.), przetworów mięsnych — 2.320 t. (5.098 t.), makuchów — 2.102 t. (2.697 t.) oraz melasy — brak (1.100 t.)

Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę poważny przeszło 50%-owy spadek wywozu jaj oraz ok. 20%-owy przetworów mięsnych. Z surowców i produktów chemicznych zmniejszył się wywóz (w nawiasie dane za m. maj br.): przetworów chemicznych — 97 t. (148 t.), karbidu — 17 t. (98 t.), farb — 1 t. (11 t.), bieli cynkowej — 607 t. (657 t.) oraz saletry — brak (6 ton).

Spośród surowców i produktów drzewa zmniejszył się wywóz: dykt i fornierów — 1.042 t. (1.131 t.), wyrobów koszykarskich — 38 t. (47 t.), oraz papy i tektury — 88 t. (161 t.)

Eksport produktów żelaznych kształtuje się nieco słabiej, wykazując spadek: blachy żelaznej i stalowej — 2.895 t. (3.545 t.), wyrobów żelaznych i metalowych — 610 t. (731 t.), oraz rur żeliwnych i żelaznych — 2.748 t. (2.946 t.) Stosunkowo niewielkie wahania in minus powyższych pozycyj nie powinny budzić większych zastrzeżeń.

Liczny jest natomiast szereg tych pozycyj wywozu, które wzrosły w miesiącu sprawozdawczym.

Należą tu przede wszystkim z grupy wytworów mineralnych: węgiel bunkrowy — 90.934 t. (85.641 t.) oraz koks — 6.385 t. (2.351 ton). Poza grupą mineralną wzrósł wywóz: nasion i roślin — 90 t. (11 t.), słodu — 660 t. (520 t.), bekonów — 1.381 t. (1.371 t.), masła — 1.872 t. (1.339 t.), tłuszczów zwierzęcych — 3 t. (1 t.), wytłoków buraczanych — 76 t. (brak), siarczanu amonu — 3.861 t. (2.540 t.), salmiaku — 128 t. (30 t.), mączki kostnej — 194 t. (brak), tkanin — 435 t. (380 t.), bawełny i odpadków — 161 t. (155 t.), bali i słupów — 11.128 t. (9.342 t.), drzewa tartego — 6.843 t. (6.203 t.), wyrobów z drzewa — 1.019 t. (521 t.), klepek — 285 t. (135 t.), mebli giętych — 329 t. (267 t.), papieru — 196 t. (170 t.), żelaza handlowego — 13.340 t. (7.465 t.), metali różnych — 34 t. (14 t.), naczyń emaliowanych — 202 t. (86 t.), cynku — 1.048 t. (836 t.), oraz blachy cynkowej — 351 t. (313 t.)

Na podkreślenie zasługuje tu poważny ok. 50%-owy wzrost wywozu siarczanu amonu; ok. 20%-owy — bali i słupów, ok. 10%-owy — drzewa tartego oraz ok. 90%-owy wzrost wywozu żelaza handlowego.

Najdobitniej jednakże ilustruje wywóz zam. w miesiącu sprawozdawczym (czerwcu) br. porównanie z tym samym miesiącem 1937 roku. Spadek wywozu zam. w miesiącu sprawozdawczym w stosunku do tegoż miesiąca (czerwca) 1937 roku spowodowała przede wszystkim grupa wytworów mineralnych (w nawiasie dane za m. czerwiec 1937 r.); węgla kamiennego — 406.807 t. (470.868 t.), oraz koksu — 6.385 t. (29.175 t.) Spośród produktów roślinnych i zwierzęcych zmniejszył się wywóz: strączkowych — 2 t. (30 t.), mąki ryżowej — brak (693 t.), słodu — 660 t. (2.482 t.), warzyw — brak (33 t.), owoców świeżych — 5 t. (260 t.), szynek i innych peklowanych — 90 t. (225 t.), tłuszczów zwierzęcych — 3 t. (943 t.), konserw warzyw — 10 t. (131 t.) oraz melasy — brak (2 t.)

Spośród produktów chemicznych zmniejszył się wywóz (w nawiasie dane za m. czerwiec 1937 r.): przetworów chemicznych — 97 t. (140 t.), karbidu — 17 t. (197 t.), bieli cynkowej — 607 t. (732 t.) oraz saletry — brak (17 t.)

Zmniejszył się również wywóz skór — 106 ton (265 t.), tkanin — 435 t. (731 t.) oraz bawełny i odpadków — 161 t. (185 t.)

Spośród surowców i produktów drzewa zmniejszył się wywóz: tarcicy — 6.843 ton (18.520 t.), dykty i fornierów — 1.042 t. (1.585 ton), mebli giętych — 329 t. (521 t.), wyrobów koszykarskich — 38 t. (56 t.), papieru — 196 t. (415 t.), papy i tektury — 88 t. (212 t.) oraz celulozy — brak (1.003 t.)

W grupie produktów żelaza kształtują się zniżkowo: żelazo surowe — brak (778 t.), metale różne — 34 t. (185 t.), wyroby żelazne i metalowe — 610 t. (1.964 t.), szyny kolejowe — brak (4.019 t.), rury żeliwne i żelazne — 2.749 t. (3.678 t.) oraz naczynia emaliowane — 202 t. (362 t.)

W miesiącu sprawozdawczym figuruje cały szereg pozycyj, wykazujących wzrost w porównaniu z tym samym miesiącem 1937 roku.

Najpoważniejszy wzrost wykazuje tu przede wszystkim (w nawiasie dane za m. czerwiec 1937 roku) węgiel bunkrowy — 90.934 t. (63.952 t.)

Z najbardziej cennych artykułów eksportowych (produktów roślinnych i zwierzęcych) uległ zwiększeniu wywóz: zboża — 2.616 ton (brak), nasion i roślin — 90 t. (34 t.), mąki pastewnej — 140 t. (brak), ryżu wyłuszczonego — 155 t. (141 t.), ziemniaków — 111 t. (brak), bekonów — 1.381 t. (1.315 t.), jaj — 2.178 t. (1.606 t.), masła — 1.872 t. (769 t.), cukru — 10.232 t. (2.458 t.), przetworów mięsnych — 2.320 t. (1.368 t.), makuchów — 2.102 t. (825 t.) oraz wytłoków buraczanych — 76 t. (brak).

Na podkreślenie zasługuje tu ok. 150% wzrost wywozu masła, ok. 30%-owy jaj, oraz ok. 5-krotny wzrost wywozu cukru.

Spośród surowców i produktów chemicznych zwiększył się wywóz: siarczanu amonu — 3.861 t. (594 t.), salmiaku — 128 t. (101 t.), oraz mączki kostnej — 194 t. (116 t.)

Z grupy drzewa i jego wytworów wzrósł wywóz: bali i słupów — 11.128 t. (4.154 t.), wyrobów z drzewa — 1.019 t. (535 t.) oraz klepek — 285 t. (92 t.)

Spośród metali i wyrobów z nich zwiększył się wywóz: żelaza handlowego — 13.540 t. (12.004 t.), blachy żelaznej i stalowej — 2.895 t. (991 t.), cynku — 1.048 t. (633 t.) oraz blachy cynkowej — 351 t. (208 t.)

Dobre rezultaty, wykazując przeszło 150% wzrost, daje tu eksport bali i słupów oraz siarczanu amonu z poważnym przeszło 6-krotnym wzrostem eksportu.

Szczegółowo ilustruje wywóz zamorski w miesiącu czerwcu br. w porównaniu z tym samym miesiącem 1937 r. oraz miesiącem majem br.:

EKSPORT (tony)

	Czerwiec 1938 r.	Maj 1938 r.	Czerwiec 1937 r.
Zboże	2.616	2.679	—
strączkowe	2	19	30
nasiona i rośliny	90	11	34
mąka pastewna	140	385	—
ryż wyłuszczony	155	271	141
mąka ryżowa	—	—	693
słód	660	520	2.482
ziemniaki	111	206	—
warzywa	—	—	33
owoce świeże	5	53	260
konserwy owocowe	2	—	—
szynki i in. peklowane	90	210	225
bekony	1.381	1.371	1.315
drób i ptactwo bite	—	5	—
jaja	2.178	4.342	1.606
masło	1.872	1.339	769
cement	943	2.929	267
sól kuch. i przemysł.	147	355	692
węgiel kamienny	406.807	449.397	470.868
węgiel bunkrowy	90.934	85.641	63.952
koks	6.385	2.351	29.175
smoła i pak smołowy	12	1	—
tłuszcze zwierzęce	3	1	943
konserwy warzyw	10	54	131
przetwory mięsne	2.320	3.098	1.368
cukier	10.232	6.576	2.458
napoje alkoholowe	9	21	10
makuchy	2.102	2.697	825
melasa	—	1.100	2
wytłoki buraczane	76	—	—
przetwory chemiczne	97	148	140
siarczan amonu	3.861	2.540	594
salmiak	128	30	101
karbid	17	98	197
farby	1	11	—
biel cynkowa	607	657	732
mączka kostna	194	—	116
saletra	—	6	17
skóry	106	128	265
tkaniny	435	380	731
bawełna i odpadki	161	155	185
bale i słupy	11.128	9.342	4.154
drzewo tarte	6.843	6.203	18.520
wyroby z drzewa	1.019	521	535
klepki	285	135	92
dykty i forniery	1.042	1.131	1.585
meble gięte	329	267	521
wyroby koszykarskie	38	47	56
papier	196	170	415
papa i tektura	88	161	212
celuloza	—	1	1.003
żelazo surowe	—	417	778
żelazo handlowe	13.540	7.465	12.004
blacha żel. i stalowa	2.895	3.545	991
metale różne	34	14	185
wyroby żel. i metal.	610	731	1.964
szyny kolejowe	—	—	4.019
rury żeliwne i żelazne	2.749	2.946	3.678
naczynia emaliowane	202	86	362
cynk	1.048	836	633
blacha cynkowa	351	313	208
różne	2.544	2.420	1.798
razem	579.830	606.536	635.070

Wywóz zamorski w pierwszym półroczu (styczeń—czerwiec) br. — 3.608.835,9 ton wykazuje nieznaczny 4,2%-owy wzrost obrotów w porównaniu z analogicznym okresem czasu 1937 roku (3.461.905,4 ton). Jak poważnemu zmniejszeniu uległo tempo wzrostu wywozu, to najdobitniej ilustruje to porównanie z 13,1% wzrostem wywozu w tym samym okresie czasu 1937 roku (3.461.905,4 ton) w stosunku do pierwszego półrocza 1936 r. (3.059.731,8 ton).

W liczbach absolutnych wzrost wywozu w pierwszym półroczu rb. wyniósł zaledwie 146.931 ton wobec 402.173 ton wzrostu w tym samym okresie czasu 1937 roku w stosunku do 1936 r.

Nieznaczny ten wzrost spowodowany został przede wszystkim dzięki pozycjom masowym (w nawiasie dane za I półrocze 1937 r.): węgla bunkrowego — 449.018 t. (280.156 t.), bali, słupów i kopalniaków — 64.916 t. (4.585 t.) oraz drzewa tartego — 107.446 t. (68.649 t.)

Poważny ten ok. 60%-owy wzrost eksportu węgla bunkrowego zawdzięczać należy uruchomieniu w końcu ub. roku i początku bieżącego dwóch nowych pływających stacyj bunkrowych, jak również dzięki konkurencyjnym cenom, rozszerzającym zasięg portu gdyńskiego. jako stacji bunkrowej na coraz większą ilość statków. Jeszcze większy, gdyż prawie że piętnastokrotny wzrost wywozu bali. słupów i kopalniaków łączy się z koniunkturą w kopalnictwie angielskim. Prawie że 60%-owy wzrost wywozu tarcicy, jak również i papierówki tłumaczy się wzmożonym wywozem do Anglii oraz pozyskaniem nowych rynków. jak Mozambik, Islandia itp.

Poza tymi trzema najpoważniejszymi pozycjami masowymi wzrósł eksport takich produktów roślinnych i zwierzęcych (w nawiasie dane za I półrocze 1937 r.) jak: zboża — 14.405 t. (47 t.), nasion i roślin — 1.682 t. (861 t.), mą-

ki pastewnej — 1.155 t. (507 t.), ryżu wyłuszczonego — 1.167 t. (248 t.), warzyw — 3.675 t. (71 t.), owoców świeżych — 679 t. (563 t.), konserw owocowych — 47 t. (21 t.), jaj — 11.368 t. (6.617 t.), masła — 7.479 t. (1.609 t.), konserw warzyw — 1.290 t. (1.267 t.), przetworów mięsnych — 16.314 t. (12.745 t.), cukru — 34.876 t. (15.132 t.), makuchów — 11.560 t. (7.749 t.), melasy — 1.100 t. (2 t.), oraz wytłoków buraczanych — 5.900 t. (2.542 t.)

Na szczególne podkreślenie zasługuje tu poważne wzmożenie się eksportu zboża oraz ok. 30%-owy wzrost eksportu przetworów mięsnych, kierowanych w coraz większych ilościach do Stanów Zjednoczonych Am. P., Anglii, jak również Francji i Holandii. Dobrze rozwija się również eksport makuchów (ok. 50%-owy wzrost), kierowanych w przeważnej mierze do Danii i Szwecji oraz wytłoków buraczanych, (przeszło 100%-owy wzrost) lokowanych na rynku Stanów Zjedn. Am. P. Zwraca również uwagę ukazanie się po raz pierwszy w bieżącym roku (w m. maju) jedynej partii melasy.

Z produktów hodowlanych doskonałe rezultaty daje eksport jaj (ok. 100%-owy wzrost) oraz masła (przeszło 4-krotny). Rok bieżący wnosi bardzo poważne wzmożenie się wywozu cukru (przeszło 100%-owy wzrost), kierowanego w coraz większych ilościach nie tylko do Anglii, ale również do Finlandii, Grecji i Estonii.

Eksport cementu wykazuje prawie że siedmiokrotny wzrost z 3.141 t. (1937 r.) na 22.448 ton (1938 r.)

Spośród produktów chemicznych wzmógł się eksport jedynie przetworów chemicznych — 839 t. (611 t.) Z grupy produktów drzewa doskonale rozwija się eksport: wyrobów z drzewa — 4.731 t. (2.934 t.) oraz klepek — 538 t. (321 t.)

Spośród produktów hutniczo-metalurgicznych zwiększył się eksport jedynie blachy żelaznej i stalowej — 13.532 t. (11.623 t.)

Decydujący dotychczas na wywozie jeden z najpoważniejszych artykułów naszego eksportu, węgiel kamienny, wykazuje b. nieznaczne, gdyż wynoszące zaledwie 0.04% zmniejszenie się wywozu zamorskiego (2.618.017 ton w I półroczu br. wobec 2.616.954 ton w I półroczu 1937 r.) Poważnemu zmniejszeniu uległ natomiast wywóz koksu, wykazując przeszło 64%-owy spadek (45.120 ton wobec 126.816 ton w roku 1937). Poza tymi dwoma najpoważniejszymi pozycjami towarów masowych zmniejszył się wywóz produktów roślinnych i hodowlanych: strączkowych — 228 t. (654 t.), mąki—125 t. (175 t.), mąki ryżowej—74 t. (1.728 t.), słodu — 4.546 t. (16.201 t.), ziemniaków — 1.395 t. (1.643 t.), szynek i innych peklowanych — 1.618 t. (3.498 t.), bekonów — 9.204 t. (9.255 t.), drobiu i ptactwa bitego — 152 t. (225 t.) oraz tłuszczów zwierzęcych — 15 t. (2.883 t.)

Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę poważny przeszło 71%-owy spadek wywozu słodu, przeszło 50%-owy spadek wywozu szynek i innych peklowanych, oraz jeszcze poważniejszy, gdyż ok. 99%-owy spadek wywozu tłuszczów zwierzęcych.

Eksport soli kuchennej i przemysłowej wykazuje ok. 10%-owy spadek (961 t. wobec 1.066 t.) W grupie produktów chemicznych zwraca uwagę poważny przeszło 50%-owy spadek wywozu siarczanu amonu (12.091 t. wobec 32.536 t.), ok. 30%-owy spadek wywozu salmiaku (280 t. wobec 390 t.), przeszło 50%-owy spadek wywozu karbidu (627 t. wobec 1.322 t.), ok. 50%-owy — farb, nieznaczny ok. 2%-owy — bieli cynkowej (3.539 t. wobec 3.612 t.), ok. 50%-owy — mączki kostnej (498 t. wobec 902 t.), ok. 40%-owy—saletry oraz zanik eksportu soli potasowej (brak w rb. wobec 2.550 t. w roku ub.)

Spadek wywozu najpoważniejszej spośród tych pozycyj t. j. siarczanu amonu tłumaczy się zaburzeniami wojennymi na Dalekim Wschodzie. Tak np. eksport siarczanu amonu do Chin w roku bieżącym ustał zupełnie, do Japonii zaś zmniejszył się o ok. 70%.

Z produktów skórzanych i włókienniczych zmniejszył się b. poważnie eksport skór — 1.108 t. (1.588 t.), tkanin — 2.580 t. (3.765 t.) oraz bawełny i odpadków — 2.253 t. (2.536 t.)

Spośród produktów drzewa i papieru zmniejszył się wywóz: dykty i fornierów — 6.982 t. (9.097 t.), mebli giętych — 1.730 t. (2.785 ton), wyrobów koszykarskich — 300 t. (465 t.), papieru — 2.314 t. (2.460 t.), papy i tektury — 1.381 t. (1.448 t.) oraz celulozy — 449 t. (2.828 t.)

Na szczególne podkreślenie zasługuje tu poważny ok. 30%-owy spadek wywozu dykty i fornierów, ok. 38%-owy — mebli giętych oraz b. poważny, gdyż przeszło 84%-owy spadek wywozu celulozy, jednego z najpoważniejszych artykułów tranzytu morskiego w porcie gdyńskim.

W grupie żelaza i jego wyrobów zmniejszył się wywóz: żelaza surowego — 815 ton (5.375 t.), żelaza handlowego — 44.936 t. (53.029 ton), metali różnych — 458 t. (1.062 t.), wyrobów żelaznych i metalowych — 3.895 t. (17.972 ton), szyn kolejowych — 1.559 t. (39.710 t.), rur żeliwnych i żelaznych — 15.174 t. (17.659 t.), naczyń emaliowanych — 1.186 t. (1.517 t.), cynku — 7.019 t. (7.088 t.), oraz blachy cynkowej — 1.787 t. (2.538 t.)

Poważny spadek wywozu żelaza surowego tłumaczy się przede wszystkim zanikiem eksportu do Belgii. Spadek natomiast wywozu żelaza handlowego spowodowany został przede wszystkim dzięki nader zmniejszonym pozycjom wywozu do Holandii i Argentyny. Załamanie się wywozu szyn kolejowych łączy się przyczynowo ze stanem wojennym na Dalekim Wschodzie. Tak poważny kiedyś eksport szyn do Chin w roku sprawozdawczym ustał zupełnie, podobnie zresztą, jak do Rosji Sowieckiej oraz Iranu. Zmniejszenie się wywozu rur żeliwnych i żelaznych spowodował w pierwszym rzędzie spadek wywozu do krajów

Unii Południowo afrykańskiej, Norwegii, Finlandii i Bismy.

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym br. wykazuje wzrost ilości oraz pojemności statków. Pewnym wyjątkiem będzie tu spadek ilości statków na wejściu. Przyszło bowiem 539 (540) statków o pojemności 547,779 n. r. t. (514.214 n. r. t.), wyszło zaś 541 (537) statków o pojemności 545.361 n. r. t. (523.665 n. r. t.)

Kolejność bander ukształtowała się następująco: Polska, Szwecja, Dania, Finlandia, Włochy, Anglia, Norwegia, Niemcy, Łotwa, Grecja, Stany Zjednoczone Am. Półn., Estonia, Holandia, ZSRR., Francja, Rumunia, Litwa, W. M. Gdańsk oraz Panama.

Bandera polska zajęła znowu 1 miejsce zajmowane ostatnio w m. lipcu 1937 r. — W związku z tym przesunęły się: bandera szwedzka z 1 na 2 miejsce, b. włoska z 4 na 5, b. fińska z 3 na 4, b. łotewska z 10 na 9, b. grecka z 12 na 10. b. amerykańska (USA.) z 9 na 11, b. estońska z 11 na 12 miejsce itd. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Ogółem reprezentowane były bandery 19 (19) państw. Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w mies. czerwcu br. wyniósł 1016,3 n.r.t. (952.2 n. r. t.)

Średni postój statków w porcie w m. czerwcu br. wyniósł 67.6 godzin (50.8 godzin). — Średnia ilość statków przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 52 (57).

Ruch statków w miesiącu czerwcu 1938 r. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	NRT.	ilość	NRT.
Polska	66	77.000	66	76.302
W. M. Gdańsk	1	360	2	852
Anglia	17	45.090	18	43.599
Dania	107	64.490	107	66.273
Estonia	27	18.033	25	16.387
Finlandia	58	64.628	56	63.181
Francja	1	1.334	1	1.334
Grecja	9	24.249	10	27.356
Holandia	19	4.786	17	4.536
Litwa	1	612	1	612
Łotwa	20	26.469	21	27.774
Niemcy	51	33.644	54	35.224
Norwegia	43	42.279	43	36.350
Panama	—	—	1	803
Rumunia	—	—	1	2.221
Stany Zjedn. A. P.	7	21.834	7	21.834
Szwecja	94	66.523	93	64.614
Włochy	16	53.515	16	53.176
Z. S. R. R.	2	2.933	2	2.933
Razem	539	547.779	541	545.361

Ruch statków w 1 półroczu br. w porównaniu z tym samym okresem czasu roku ubiegłego, wykazuje wzrost ilości oraz pojemności statków, co ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków w 1 półroczu b. r. i ub. roku.

	Przyszło		Wyszło	
Okres czasu	ilość	NRT.	ilość	NRT.
styczeń-czerwiec 1938 r.	3005	2.954.622	3007	2.965.417
styczeń-czerwiec 1937 r.	2658	2.602.352	2658	2.611.50.

Ruch pasażerów wykazuje nieznaczne ożywienie jedynie przy wyjeździe, a spadek przy przyjeździe. Przyjechało bowiem 1332 (1384) pasażerów, w tym: z Anglii — 82, Argentyny — 109, Belgii — 33, Brazylii — 27, Danii — 102, Finlandii — 19, Francji — 17, Holandii — 7, Kanady — 4, Litwy — 3, Niemiec — 5, Norwegii — 10, Stanów Zjednoczonych Am. P. — 534, Szwecji — 32, via W. M. Gdańsk — 4, oraz wycieczki morskie G.A.L. — 344 pasażerów. Wyjechało zaś pasażerów 2739 (2599), w tym: do Anglii — 560, Argentyny — 802, Belgii — 3, Brazylii — 8, Danii — 137, Finlandii — 4, Francji — 332, Holandii — 8, Kanady — 64, Łotwy — 2, Norwegii — 11, Stanów Zjedn. Am. P. — 444, Szwecji — 5, via W. M. Gdańsk — 15, oraz wycieczki morskie G.A.L. — 344 pasażerów.

WIADOMOŚCI Z KRAJÓW BAŁTYCKO – SKANDYNAWSKICH

SZWECJA. — SYTUACJA GOSPODARCZA SZWECJI W CZERWCU BR.

Zmniejszony handel zagran. w czerwcu.

Według statystyki Głównego Urzędu dla Handlu (Kommerskollegium) handel zagraniczny Szwecji w miesiącu czerwcu uległ zmniejszeniu, w porównaniu do miesiąca maja b. r. jak również i do czerwca ubiegłego roku, a mianowicie pod względem importu i eksportu. Wartość przywozu w czerwcu 1938 r. wykazuje 155,25 mil. kr. wobec 167.22 mil. kr. w maju 1938 r. i 179.36 mil. kr. w czerwcu 37 r. Wartość wywozu wyniosła w czerwcu 1938 r. 150.1 mil. kr. wobec 158.48 mil. kr. w maju 1938 r. i 169.13 mil. kr. w czerwcu 1937 r. Podobnie jak w miesiącu maju tak też i w czerwcu br. bilans handlu zagranicznego wykazywał przewagę przywozu nad wywozem, która wyniosła jednak tylko 5,14 mil. kr.

Rozpatrując cyfry handlu zagranicznego z pierwszego półrocza 1938 konstatuje się, że w porównaniu z tym samym okresem w roku zeszłym cyfry importu zmniejszyły się, podczas gdy wartość eksportu wzrosła. Wartość importu obniżyła się z 998.77 mil. kr. na 968.88 mil. kr., wartość eksportu natomiast podniosła się z 840.71 mil. kr. do 878.19 mil. kr. Nadwyżka importu w pierwszym półroczu wynosi więc 90.60 mil. kr., wobec 158.05 mil. kr. w tym samym okresie roku 1937.

Większość grup towarowych wykazała w czerwcu po stronie przywozu zmniejszoną

wartość w przeciwstawieniu do tego samego miesiąca w r. 1937. W grupie nieszlachetnych metali nastąpiła redukcja wartości importu z 30.56 na 19.83 mil. kr., w grupie tkanin z 25.58 na 16.94 mil. kr., w grupie produktów mineralnych i kopalnianych z 32.37 na 29.09 mil., a w grupie produktów chemicznych z 12.46 na 10.62 mil. kr. Zwiększoną wartość przywozu wykazuje grupa środków transportowych, a mianowicie z 11.64 do 16.89 mil. kr.

Tak samo po stronie eksportu prawie wszystkie grupy towarowe wykazują obniżone cyfry wartości. Tak na przykład największa grupa celulozy, masy papierowej i papieru spadła w czerwcu 1938 do 38.44 mil. kr. z 50.26 w czerwcu 1937 r. Grupa: wyroby drzewne i korek uległa obniżeniu z 31.22 na 21.53 mil. kr. metale nieszlachetne z 25.59 na 23.92 mil. kr., grupa maszyn z 15.38 na 13.91 mil. kr. — Wzrost eksportu natomiast wykazuje następujące grupy towarowe: materiały mineralne i kopalniane z 19.59 do 25.25 mil. kr., środki transportowe z 2.84 do 4.33 mil. kr., broń i amunicja z 0.93 do 2.25 mil. kr.

Podobnie jak cyfry z miesiąca czerwca, tak też cyfry z pierwszego półrocza br., względnie roku poprzedniego wykazują w licznych grupach towarowych zmniejszenie się wartości po stronie importu. W grupie tkanin na przykład nastąpił spadek wartości ze 157.45 mil. kr. na 132.44 mil. kr., w grupie skór, futer i wyrobów futrzarskich z 28,09 do 23.6 mil. kr., w grupie tłuszczów, olejów i wosku z 17.5 do 14,0 mil. kr., a w grupie wyrobów kamiennych, ceramicznych i szkła z 17.4 do 14.9 mil. kr. Wzrostowi uległy materiały mineralne i kopalniane ze 155.57 mil. kr. do 171.29 mil. kr., maszyny i aparaty z 78.38 do 89.31 mil. kr. i środki transportowe z 51.48 do 72.77 mil. kr.

Przy rozpatrywaniu cyfr dotyczących eksportu w pierwszym półroczu konstatuje się, że spadek wartości z jednej strony został zrównoważony wzrostem z drugiej strony. W największej grupie towarowej celulozy, masy papierowej i papieru wywóz uległ obniżeniu z 246.69 mil. kr. na 221.89. Dalej notuje się spadek wyrobów drzewnych i korku z 81.51 do 72.61 mil. kr., skór, futer i wyrobów futrzanych z 21.48 do 16.44 mil. kr. oraz środków transportowych z 41.47 do 35.38 mil. kr. Wzrost eksportu natomiast wykazują w tym półroczu następujące grupy towarowe: materiały mineralne i kopalniane z 95.05 mil. kr. do 137.66 mil. kr., zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego z 39.57 do 52.68 mil. kr., maszyny i aparaty z 81.11 do 87.61 mil. kr., broń i amunicja z 9.86 do 15.77 mil. kr.

Zatrudnienie w przemyśle szwedzkim. Dowodem pogorszenia się położenia koniunkturalnego w Szwecji jest dość poważny spadek cyfry, określającej stopień zatrudnienia, obliczany przez Urząd Socjalny za pierwsze półrocze 1938. Obniżka ta została jednak w pewnej mierze wywołana zjawiskami związanymi z sezonem.

W pierwszym kwartale spadek ten dotyczył wszystkich ważniejszych gałęzi przemysłu, szczególnie jednak uwydatniał się w przemyśle włókienniczym i metalowym. Mniej natomiast ucierpiały przemysł chemiczno-techniczny, żywnościowy, maszynowy i kopalnie rud.

Przemysł papierniczy. W grupie przemysłu papierniczego uwydatniała się tendencja zniżkowa, tak w fabrykach celulozy, jak też i w fabrykach papieru. W licznych wypadkach przyczyną tego pogorszenia jest zmniejszenie się produkcji papieru w Ameryce, która obecnie zmniejszyła przywóz celulozy. Zamówienia na papier były również znacznie mniejsze.

Przemysł kopalniany i metalowy. Kopalnie i przemysł metalowy wykazały w niektórych dziedzinach pewne osłabienie, lecz mimo to położenie tej gałęzi przemysłu jest zupełnie zadawalające. Stan zatrudnienia w kopalniach rudy pozostał bez zmian, a ilość wywiezionej rudy żelaznej w pierwszych dwóch miesiącach tego roku była o 25% większa niż w roku poprzednim. Hutnictwo żelazne utrzymało również produkcję na dobrym poziomie, mimo, że miejscami nastąpiła redukcja sił roboczych. Mniejsze zatrudnienie wykazywały przedsiębiorstwa wytwarzające żelazną i stalową manufakturę. Fabryki maszyn wykazały dobry zbyt zarówno na rynku krajowym, jak i zagranicznym, choć niezupełnie utrzymały swój poziom roku ubiegłego. W stoczniach można było zauważyć duże ożywienie, z niejednokrotnym wprowadzaniem godzin dodatkowych. O dobrym położeniu działu elektromechanicznego świadczy doskonały stopień zatrudnienia. Bardzo dobre wyniki wykazały kopalnie węgla.

Przemysł celulozy. W przemyśle celulozy sytuacja wyraźnie się pogorszyła, a jeżeli chodzi o zawarte umowy, to były one bardzo nieliczne. Przyczyn tego pogorszenia szukać należy przede wszystkim w silnie ograniczonej produkcji papieru w Stanach Zjednoczonych i w zmniejszonej konsumpcji Europy. Przeprowadzone umowy dotyczyły prawie wyłącznie konwersyj starszych kontraktów. Na posiedzeniu odbytym z początkiem kwietnia w Stockholmie, Europejska Organizacja Sulfitowa postanowiła, ze względu na powstałą sytuację, zmniejszyć produkcję w 20%. Odnośnie drzewa interesy ograniczyły się również tylko do układów dotyczących zmian starszych kontraktów. O ile w pierwszym półroczu do umów doszło, następowały one po zniżonych cenach.

Wycieczka chemików polskich w Szwecji.

Grupa członków Związku Przemysłu Chemicznego R. P. zwiedziła w ostatnich dniach Szwecję w celu zapoznania się z szwedzkim przemysłem i nawiązania kontaktu z importerami polskich produktów chemicznych. W wycieczce wzięli udział m. in. prezes Związku p. inż. Wiślicki i dyrektor Związku profesor

Trepka. Poza zwiedzeniem szeregu fabryk w Stockholmie, niektórzy uczestnicy wycieczki zwiedzili różne fabryki na prowincji.

W czasie pobytu w Szwecji uczestnicy wycieczki byli gośćmi Szwedzkiego Związku Przemysłu Chemicznego i Szwedzko-Polskiej Izby Handlowej. Należy przypuszczać, że osobisty kontakt między reprezentantami przemysłu chemicznego obu państw, który nawiązany został w czasie wycieczki, przyczyni się do dalszego rozwoju stosunków handlowych między Polską a Szwecją. Szwedzka prasa okazała duże zainteresowanie się tą wycieczką, które wyraziło się w szeregu artykułów i notatek w prasie codziennej i fachowej.

DANIA. — PRZYDZIAŁ POZWOLEŃ PRZYWOZU NA II PÓŁROCZE 1938.

Według doniesień prasy duńskiej z 1 bm., otrzymanych widocznie na podstawie informacyj źródeł urzędowych, w dniu tym nastąpił przydział pozwoleń przywozu na II półrocze importerom duńskim przez Centralę Dewizową.

Liczba importerów, którym te pozwolenia zostały wydane wynosi tym razem 7.500 wobec 9.000 importerów, którym wydano pozwolenia w I półroczu. Przyczyną tego spadku jest, według wyjaśnień prasy, z jednej strony przeniesienie w ciągu pierwszego półrocza szeregu towarów na listę wolną, wskutek czego ubieganie się o pozwolenie przywozu w wielu wypadkach stało się zbędne, z drugiej strony to, że część importerów sprowadza towary z tak zwanej listy „B" tj. listy towarów przyrzeczonych, na które pozwolenia zostały wydane już dwa miesiące naprzód tj. 1 maja, lecz z ważnością od 1 lipca.

Importerzy sprowadzający towary z listy „B", którzy wnieśli podania dnia 1 maja br. tj. skorzystali z możności zapewnienia sobie z góry pozwoleń przywozu, otrzymali stosunkowo większą ilość pozwoleń niż ci importerzy, którzy wnieśli podania w ostatnim terminie tj. 1 lipca.

Na ogół ubiegało się o przyrzeczenie przydziału pozwoleń przywozu tylko ⅔ liczby importerów uprawnionych do tego, reprezentując około 90 proc. tej sumy, o którą wszystkie firmy razem mogą się ubiegać. Przeważnie mniejsze firmy nie skorzystały z możności ubiegania się o przyrzeczenie pozwolenia.

Odnośnie do przydziału pozwoleń przywozu z poszczególnych krajów donosi prasa, że pozwolenia dewizowe na import z Polski zostały wydane zgodnie z dotychczasową umową handlową, ważną do 1 września br. Ponieważ można się liczyć z tym, że umowa ta zostanie przedłużona poza 1 września, w ciągu krótkiego czasu zostaną wystawione dodatkowe pozwolenia na końcowy okres półrocza.

W związku z wydaniem pozwoleń dewizowych na polskie towary tylko na okres do 31 sierpnia zapewniono Poselstwo w Ministerstwie Spraw Zagranicznych, że Centrala Dewiz otrzymała natychmiast po powrocie delegacji duńskiej z rokowań handlowych, instrukcję wydania pozwoleń na całe półrocze i obecnie kończy w przyśpieszonym tempie odnośne prace.

Równocześnie Ministerstwo obiecało, by zapobiec nieporozumieniom, zawiadomić zainteresowane sfery o przedłużeniu ważności układu (wraz z dodatkowym protokółem) i udzielić odpowiednich wyjaśnień odnośnie dodatkowego wydania pozwoleń.

ŁOTWA. — ROZWÓJ ŁOTEWSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

Ostatnio ukazało się sprawozdanie o stanie floty handlowej Łotwy, wydane przez Departament Morski Ministerstwa Finansów w Rydze. Opierając się na danych statystycznych, zawartych w tym wydawnictwie można poznać stan i rozwój łotewskiej floty handlowej na przestrzeni ostatnich 3 lat.

	Parowce	Żaglowce	Motorowce	Ogółem
	89	9	5	103
1. I. 1938	187 940 BRT.	1 079 BRT.	1.087 BRT.	190.106 BRT.
	87	10	5	102
1. I. 1937	178.894 BRT.	1.151 BRT.	1.060 BRT.	181.105 BRT.
	89	15	7	111
1. I. 1936	169 630 BRT.	1 530 BRT.	1.318 BRT.	172 478 BRT.

Jak więc z wyżej podanej tabeli widzimy, stan floty handlowej Łotwy powiększył się w ciągu ostatnich trzech lat ze 172.478 ton brutto na 190.106 ton brutto, przy czym żaglowce i motorowce cofają się zarówno pod względem ilości jak i tonażu na korzyść statków parowych.

Jeśli chodzi o wielkość statków parowych to przeważają jednostki ponad 1.000 ton, jak to wynika z niższego zestawienia:

od 1.000 do 1.500 ton — 13 statków
od 1.501 do 2.000 ton — 12 statków
od 2.001 do 2.500 ton — 13 statków
od 2.501 do 3.000 ton — 7 statków
od 3.001 do 4.000 ton — 22 statki
od 4.001 do 5.000 ton — 4 statki.

Pod względem wieku statków należy stwierdzić, że większość pochodzi jeszcze z czasów przedwojennych — a mianowicie:

od 11 do 15 lat — 1 statek
od 16 do 20 lat — 8 statków
od 21 do 25 lat — 11 statków
od 26 do 30 lat — 16 statków
od 31 do 35 lat — 21 statków
od 36 do 40 lat — 17 statków
od 41 do 50 lat — 8 statków.

Młodszych statków poniżej 10 lat nie ma wcale w łotewskiej flocie handlowej.

Interesujące są cyfry, dotyczące zmian w stanie floty handlowej Łotwy w ciągu 18 lat

(tj. budowa, kupno i sprzedaż statków). W ciągu tego okresu czasu zbudowano ogółem dla łotewskiej floty handlowej 29 statków o tonażu 5.134 ton brutto — za granicą kupiono 185 statków o tonażu 283.553 ton brutto. Z powodu wypadków i rozbiórki skreślono w ciągu tych 18 lat z listy 121 statków o tonażu 52.031 ton brutto — za granicę zaś sprzedano 50 statków o tonażu 77.748 ton brutto.

Łotewska flota handlowa liczy ogółem 23 przedsiębiorstw żeglugi państwowych i prywatnych. Na wykazaną ilość 89 statków parowych, 10 stanowi własność państwową a 79 prywatną.

Dla zapewnienia ruchu okrętowego w portach łotewskich w okresie zimowym — flota łotewska rozporządza dwoma łamaczami lodu a mianowicie: 1) „Krisjanis Valdemars" — 1932 ton — 5.200 KM (bud. 1925), 2) „Laćplesis" — 233 ton — 580 KM (bud. 1914), oprócz tego flota łotewska posiada okręt dla pomiarów hydrograficznych: „Hidrografs" — 299 ton — 600 KM (bud. 1918).

Szereg okrętów łotewskiej floty handlowej pracuje w żegludze trampowej zamorskiej na szlakach wód północnej i południowej Ameryki.



NOWE REGULARNE POŁĄCZENIE OKRĘTOWE MIĘDZY GDYNIĄ A BRAZYLIĄ I ARGENTYNĄ.

Do Urzędu Morskiego w Gdyni zgłoszona została przez firmę maklerską „Rummel & Burton" nowa linia okrętowa, utrzymująca regularną komunikację między następującymi portami: Gdynia — Hamburg — Lisbona — Bahia — Montevideo — Buenos Aires.

Na linii tej kursować będą statki, należące do portugalskiego towarzystwa Geral Line w Lisbonie w odstępach jednomiesięcznych. — Pierwszy statek nowozgłoszonej linii przybędzie do Gdyni dnia 22 sierpnia br.

OBWIESZCZENIE MINISTRA PRZEMYSŁU I HANDLU O BEZPIECZEŃSTWIE STATKÓW MORSKICH.

W Dzienniku Ustaw Nr 46 z dnia 9 VII 1938 r. ukazało się obwieszczenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 13 VI 38 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 listopada 1930 r. o bezpieczeństwie statków morskich z uwzględnieniem zmian wprowadzonych ustawą z dnia 7 kwietnia 1937 r. (Dz. U. R. P. Nr 29. poz. 215) oraz wynikających z przepisów wprowadzających kodeks karny i prawo o wykroczeniach (Dz. U. R. P. z 1932 r. Nr 60, poz. 573).

OBROTY TOWAROWE PORTU W GÖTEBORGU W 1937 R.

Wartość towarów przeładowanych w eksporcie wynosi 1.066 miliarda kor., a w imporcie 488,1 milionów kor. W porównaniu z rokiem 1936 wyładunek towarów wzrósł w 1937 roku o 248 mil. kor., a towarów załadowanych o 111,6 mil. kor. Cyfry przeładunku przez port w Göteborgu stanowią 25,86% wartości całego handlu zagranicznego Szwecji.

ROZBUDOWA PORTU W SZTOKHOLMIE.

Zarząd portu w Sztokholmie zwrócił się do zarządu miasta o wstawienie do budżetu sumy 4 mil. kor. na różne roboty w porcie, które mają być rozpoczęte w przyszłym roku.

WZROST TONAŻU UWIĄZANEGO W NORWEGII I SZWECJI.

W dniu 1 czerwca norweska flota handlowa liczyła 86 jednostek uwiązanych o pojemności 291 tys. ton, natomiast w dniu 12 lipca — już 111 jednostek pojemności 321 tys. ton, nie licząc statków w naprawie i statków używanych do połowu wielorybów. Szwedzki tonaż uwiązany wynosił natomiast na dzień 1 lipca br. — 76 jednostek o pojemności 132.330 ton btto, w tym 52 statki i 73.520 ton btto grupy jednostek od 1.000—2.000 ton, oraz 5 statków i 28.498 ton btto grupy jednostek ponad 5.000 ton.

WZROST TONAŻU HANDLOWEGO PAŃSTW SKANDYNAWSKICH.

Według zestawienia międzynarodowego Biura Veritas stan floty handlowej Norwegii, Szwecji i Danii osiągnął 7.220.453 BRT. Z cyfry tej na flagę norweską przypada 4.545.544 BRT, na flagę szwedzką — 1.534.022 BRT, a na flagę duńską — 1.140.887 BRT.

Floty handlowe wymienionych krajów skandynawskich wykazują za I półrocze 1938 roku wzrost tonażu, i tak bandera norweska o 108.805 BRT, bandera szwedzka o 33.267 BRT. a bandera duńska o 18.365 BRT.

Należy dodać, że Norwegia, Szwecja oraz Dania równolegle z rozbudową swych flot handlowych, przeprowadza równocześnie pozytywnie modernizację swego tonażu.

ROZWÓJ NIEMIECKICH TOWARZYSTW ŻEGLUGOWYCH W LATACH 1936 I 1937.

„Hamburger Fremdenblatt“ podał ostatnio ciekawe zestawienie bilansów niemieckich przedsiębiorstw armatorskich, które obrazuje poszczególne fazy rozwoju poszczególnych towarzystw żeglugowych.

Bilans bilansów niemieckich towarzystw żeglugowych.

STATKI	Statki morskie bez nowozbudowanych w 1000 TRB.		Wartość księgowa w mil. RM.		Wartość księgowa TRB. w RM.		Koszty odpisów na statki morskie w %		Nowozbudowane statki w 1000 TRB		Wpływy w mil. RM.	
	1937	1936	1937	1936	1937	1936	1937	1936	1937	1936	1937	1936
Hapag	693,7	690,5	101,9	116,8	147	169	14,8	14,8	74,7	69,4	14,2	4,8
Lloyd	562,2	501,9	109,4	102,0	194	203	12,0	13,0	18,1	26,4	9,5	6,4
Hamburg-Süd.	328,4	337,1	42,9	50,2	131	154	16,8	14,0	18,0	—	1,4	—
Hansa	296,8	270,2	28,0	29,4	106	109	27,8	16,1	25,6	50,2	5,1	4,8
Woermann	71,4	54,9	14,9	10,4	208	204	11,2	11,5	11,0	21,0	1,0	4,8
Ost-Afrika	77,6	77,6	14,7	16,5	189	212	10,9	6,6	11,0	4,5	1,0	—
Neptun	71,7	78,1	7,1	10,2	98	130	28,6	20,0	12,3	11,0	1,6	—

STATKI	Kapitał obiegowy w mil. RM.		W tym płynne środki i papiery wart. w mil. RM.		Suma zobowiązań w mil. RM.		W tym zobowiązania banków w mil. RM.		Wyniki finansowe przedsiębiorstw armatorsk. w mil. RM.		Ogólna suma odpisów w mil. RM.	
	1937	1936	1937	1936	1937	1936	1937	1936	1937	1936	1937	1936
Hapag	38,2	37,2	17,8	27,0	58,4	58,5	6,9	7,2	36,6	26,7	22,7	22,4
Lloyd	47,6	51,5	16,9	23,3	84,5	80,7	6,6	15,9	34,5	22,9	17,8	17,7
Hamburg-Süd.	6,0	4,6	2,6	1,9	30,6	38,8	22,0	27,8	16,7	12,1	8,9	8,3
Hansa	16,8	13,6	8,9	7,2	24,9	30,6	2,8	7,8	17,8	8,7	9,6	6,2
Woermann	4,5	4,3	2,3	1,4	15,9	15,1	2,8	2,8	4,1	2,8	2,2	1,7
Ost-Afrika	3,8	3,3	2,5	1,4	14,6	14,9	1,8	1,8	3,8	2,3	2,0	1,3
Neptun	4,9	2,2	3,6	0,8	5,3	6,6	3,8	1,0	6,1	3,6	3,0	2,6

RUCH STATKÓW W ANTWERPII W CZERWCU 1938 R.

W ciągu czerwca rb. weszło do portu w Antwerpii 925 statków o pojemności 1.968 tys. ton; przeciętny tonaż wynosił 2.019 ton (w roku poprzednim w czerwcu weszło 993 statki o pojemności 2.033 tys. ton). Ruch statków na wejściu według bander przedstawia się w czerwcu 1938 r. następująco: bandera niemiecka — 166 statków (468.142 ton), angielska — 243 statki (419.413 ton), francuska — 62 statki (178.769), holenderska — 145 statków (158.642 ton), norweska — 71 statków (141.805 ton), belgijska — 45 statków (88.401 ton), amerykańska — 17 statków (77.134 ton), szwedzka — 50 statków (65.266 ton), duńska — 41 statków (64.045 ton), japońska — 8 statków (42.282 ton), grecka — 12 statków (36.390 ton), włoska — 9 statków (23.971 ton), sowiecka — 10 statków (23.774 ton), jugosłowiańska — 6 statków (19.885 ton), brazylijska — 4 statki (18.483 t.), *polska — 10 statków (9.326 ton),* fińska — 9 statków (8.544 ton), chilijska — 1 statek (5.829 ton), estońska — 4 statki (3.428 ton), panamska — 2 statki (3.182 ton), urugwajska — 1 statek (2.822 ton), portugalska — 2 statki (2.577 ton), rumuńska — 1 statek (2.410 ton), łotewska — 1 statek (2.183 ton), litewska — 4 statki (952 ton) i islandzka — 1 statek (494 ton).

OBROTY TOWAROWE TRIESTU W I KWARTALE 1938 ROKU.

	Tony
Niemcy (bez Austrii)	
Przywóz przez Triest	13.053
Wywóz przez Triest	9.680
Austria	
Przywóz przez Triest	76.404
Wywóz przez Triest	49.607
Czechosłowacja	
Przywóz przez Triest	44.713
Wywóz przez Triest	75.912

UMOWA WŁOSKO - JUGOSŁOWIAŃSKA W SPRAWIE PORTU W TRIEŚCIE.

Według „Journal du Havre“ pertraktacje między Ministrami Spraw Zagranicznych Włoch i Jugosławii, hr. Ciano a Stoyadinowiczem w sprawie portu w Trieście, zakończyły

się następującym porozumieniem: „Cały wywóz słoweński będzie przechodził tranzytem przez Triest, natomiast Włochy przyznają Jugosławii taryfy preferencyjne i wyłączny użytek byłej austriackiej strefy wolnocłowej w tym porcie.“

JAPOŃSKIE TOWARZYSTWO ŻEGLUGOWE WZNAWIA POŁĄCZENIE Z EUROPĄ.

Towarzystwo żeglugowe „Osaka Shosen Kaisa“ rozporządzające kapitałem 100 mil. yen i tonażem w wysokości przeszło pół miliona TRB., a zajmujące wśród japońskich towarzystw żeglugowych drugie miejsce po towarzystwie „Nippon Yusen Kaisa“, postanowiło wznowić z dniem 1 lipca rb. zaniechane od 1933 r. swe połączenie z Europą. Przewiduje się 12 podróży na rok. Z Dalekiego Wschodu statki będą szły do Zachodniego Wybrzeża Ameryki, stąd przez Kanał Panamski do Nowego Yorku, Londynu, portów europejskich. Podróż z Yokohamy do Londynu będzie trwała 42 dni. Charakterystycznym jest, że jednocześnie skasowana zostaje amerykańska linia na Daleki Wschód, obsługiwana trzema statkami Towarzystwa „American Mail Line“. W ten sposób zniknie bandera amerykańska na szlaku między amerykańskimi portami na Północnym Pacyfiku a Dalekim Wschodem.

PRZECIĘTNA WIELKOŚĆ NOWYCH STATKÓW.

Na podstawie opublikowanej statystyki „Lloyd's Register“, czasopismo „Fairplay“ sporządza ciekawe zestawienie średniej wielkości statków, spuszczonych na wodę w ostatnim roku. Ogólna ilość spuszczonych statków wynosi 1.101 jednostek, pojemności 2.691 tys. ton btto, co daje przeciętną wielkość statku 2.443 ton btto. Przeciętna wielkość statków zbudowanych w tym roku waha się w poszczególnych krajach, mianowicie w *W. Brytanii*, gdzie spuszczono na wody 309 jednostek pojemności 921 tys. ton, wynosi ona *2.980 ton; w Japonii*, gdzie spuszczono 180 jednostek — 451 tys. ton, średnia wielkość wynosi 2.506 ton; *w Niemczech* spuszczono 174 jednostek — 436 tys. ton i średnia wielkość wynosi *2.503 ton*. Najwyższe średnie wielkości nowozbudowanych statków są w krajach skandynawskich; mianowicie *w Danii* przy 26 jednostkach — 131 tys. ton btto statków spuszczonych wynosi ona *5.054 ton, a w Szwecji* przy 38 jednostkach — 161 tys. ton, średnia wielkość wynosi *4.237 ton*. Innym ciekawym zestawieniem na tle tych danych, dotyczących przyrostu nowego tonażu w poszczególnych krajach, jest zestawienie strat tonażu, które dla omawianego roku wynosi 248 statków — wynosi 438 tys. ton btto, czyli 0,7% tonażu światowego. Jest to najwyższa cyfra od r. 1929 — kiedy to wynosiła ona 0,81%. Straty tonażu wynoszą dla W. Brytanii 0,46% jej floty, dla Holandii 0,27%, dla Grecji 2,18%, dla Włoch 1,04%. Najniższa cyfra strat tonażu przypada na Szwecję, w r. 1937 wynosiła tylko 0,01% jej floty.

WSKAŹNIK FRACHTÓW MORSKICH W CZERWCU BR. BYŁ NAJNIŻSZYM W BR.

Wskaźnik frachtów obliczony przez Chamber of Shipping of the United Kingdom przy podstawie rok 1935 = 100, wynosi dla czerwca rb. 123,1, wykazuje zatem spadek o 5.7 punktów w stosunku do wskaźnika w maju rb. i o 34,2 punkty w czerwcu 1937 r. Dla poszczególnych towarów masowych wskaźniki frachtów w czerwcu i ich spadek w stosunku do majowych i zeszłorocznych czerwcowych wykazuje poniższa tabela:

	czerwiec 1938	pkty spadku w stosunku do maja 1938	pkty spadku w stosunku do czerwca 1937
1a. węgiel (statki poniżej 3000 t. r. b.)	93.9	— 0,3	— 44.9
1b. węgiel (statki powyżej 3000 t. r. b.)	115,0	—13,8	— 31,6
2. zboże	136,9	— 2,1	— 29,8
3. drzewo	112,2	—	— 38,5
4. rudy	109,7	— 5,5	— 38,1
5. nawozy sztuczne	95,5	— 8,6	— 46,0
6. cukier	118,4	— 8,3	— 41,8
7. żelastwo (złom	117,6	—16,6	— 54,0
wszystkie grupy razem	123,1	— 5,7	— 34,2

Wskaźnik czerwcowy jest najniższym, jaki dotychczas w tym roku zanotowano:

	1929=100	1935=100
Styczeń	103,5	138,2
Luty	97,0	129.5
Marzec	95,5	127,5
Kwiecień	95,0	126.9
Maj	97.8	130.6
Czerwiec	92,2	123,1

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

DORĘCZANIE DOWODÓW WYWOZU TOWARÓW ZA GRANICĘ.

Wobec zachodzących przypadków zażaleń ze strony eksporterów, iż potwierdzenia wywozu towarów za granicę, to znaczy kwity celne oraz deklaracje wywozowe są wydawane stronom z opóźnieniem. Ministerstwo Skarbu okólnikiem z dnia 16 VII 1938 r. (Okólnik C. 156 L. D. IV. 24957/3/37 — Dz. Urz. Min. S. Nr 21/1938), poleciło urzędom celnym, ażeby dokumenty te były wydawane stronom jak najrychlej. Przetrzymywanie tych dokumentów w urzędach celnych bez uzasadnionej przyczyny uznane zostało za niedopuszczalne.

Jednocześnie w okólniku tym zaznaczono, iż w myśl przepisów § 32 ust. 6 instrukcji po-

cztowo-celnej (zarządzenie Ministra Skarbu z dnia 21 VII 1937 r. — Dz. Urz. Min. Sk. Nr 20/1937, poz. 684), podurzędy celne, które dokonały odprawy towarów krajowych, wolnych od cła i ograniczeń wywozowych, obowiązane są wysyłać dowody wywozu pod adresem eksporterów listem poleconym.

W SPRAWIE WAŻNOŚCI KWITÓW WYWOZOWYCH.

Ministerstwo Skarbu stwierdziło w okólniku z dnia 16 VII 1938 r. (Okólnik C 157 L. D. IV, 25173/3/37 — Dz. Urz. Min. Sk. Nr 21/38), iż doszło do jego wiadomości, że urzędy celne wystawiając kwity wywozowe z tytułu wywozu za zwrotem cła towarów, wymienionych w § 1 rozp. Ministra Skarbu z dnia 25 X 1934 r. w sprawie zwrotu cła przy wywozie niektórych towarów (Dz. U. R. P. Nr 96/1934, poz. 883), określają termin ważności tych kwitów na jeden miesiąc. W związku z tym Ministerstwo Skarbu wyjaśniło urzędom celnym w tymże okólniku, że kwity wywozowe z terminem ważności na 1 miesiąc powinny wystawiać tylko za wywieziony za granicę jęczmień. Natomiast za wywiezione za granicę, za zwrotem cła, wszystkie inne towary powinny urzędy celne wystawiać kwity wywozowe z terminem ważności w ciągu jednego roku.

Jednocześnie Ministerstwo Skarbu przypomniało, iż stosownie do przepisów § 47 ust. 7 zarządzenia Ministra Skarbu z dnia 26 II 1937 roku (Przepisy rachunkowo-kasowe dla władz i urzęd. celnych — Dz. Urz. Min. S. Nr 6/1937, poz. 176), urzędy celne, upoważnione do wystawiania kwitów wywozowych, obowiązane są przesyłać urzędom celnym, upoważnionym do realizowania tych kwitów, wzory odcisków pieczęci urzędowych oraz wzory podpisów naczelnika urzędu i kierownika działu rachunkowo-kasowego, jak również urzędników upoważnionych do ich zastępstwa.

IMPORT PRZETWORÓW ZIEMNIACZANYCH DO KANADY.

Statystyki kanadyjskie wykazują następujący import kartoflanego krochmalu i kartoflanej mąki (lata budżetowe kończące się 31 marca):

		1936	1937
Wielka Brytania	lb.	11.400	400
	$	435	9
Niemcy	lb.	220	—
	$	14	—
Japonia	lb.	709	400
	$	61	23
Holandia	lb.	921.293	2.177.066
	$	19.875	38.697
Polska	lb.	—	—
	$	—	—
Rosja	lb.	—	—
	$	—	—
Stany Zjedn.	lb.	31.583	101.610
	$	1.934	3.877
Razem	lb.	965.205	2.279.546
	$	22.319	42.608

Import mąki kartoflanej ulega z roku na rok wahaniom w zależności od wysokości miejscowej produkcji tego artykułu, która z kolei zależy od wysokości zbioru kartofli. Najbardziej znaną i cenioną tutaj jest mąka kartoflana holenderska.

Sprowadzony w 1935 roku, podobno za pośrednictwem sowieckiego biura sprzedaży, niewielki transport polskiej mąki kartoflanej jakościowo, jak twierdzi odbiorca, nie był na wysokości. Konsulat podkreślił, że mąka polska nie ustępuje jakościowo holenderskiej i że musiało tu mieć miejsce jakieś nieporozumienie. —

Jak twierdzą kanad. odbiorcy mąki kartoflanej, artykuł miejscowego wyrobu stoi jakościowo znacznie niżej od mąki holenderskiej skutkiem czego chętnie spróbowaliby importu mąki z Polski. Jeden z poważniejszych konsumentów mąki kartoflanej na rynku kanadyjskim dla celów włókienniczych zużywający około 1.000—1.200 ton mąki rocznie oświadczył, że cena tego artykułu wynosi obecnie około $1^7/_8$ — 2 ¼ cent. za funt cif Montreal. Informacje pozyskane z innych źródeł potwierdzają prawdziwość tego oświadczenia. Cło na ten artykuł wynosi dla krajów korzystających z klauzuli największego uprzywilejowania, a zatem i dla Polski, 2 centy od 1 funta, dla Anglii (nie eksportującej mąki kartoflanej do Kanady) — 1 cent od funta. Do tego dochodzi 3 proc. akcyza, obciążająca zresztą nie tylko towar importowany ze wszystkich krajów, ale również i wyrabiany w Kanadzie. 8 proc. podatek od sprzedaży nie jest pobierany. Mąka ziemniaczana używana przez przemysł włókienniczy musi być dobrze oczyszczona i specjalnie dla tego celu spreparowana.

Importowana do Kanady dekstryna według informacyj pozyskanych przez Konsulat wyrabiana jest wyłącznie z kukurydzy. Dekstryna z kartofli używaną tu nie jest. Następujące zestawienie wykazuje cyfry importu suchej dekstryny:

		1936	1937
Anglia	cwt.	263	132
	$	1.221	573
Niemcy	cwt.	—	8
	$	—	100
Holandia	cwt.	11.775	26.814
	$	39.190	74.638
Stany Zjednoczone	cwt.	20.371	27.801
	$	81.555	121.071
Razem	cwt.	32.409	54.755
	$	121.975	196.382

Cło od suchej dekstryny wynosi: z Polski 7,5 proc. ad valorem, z Anglii — 5 proc. a. v. Do cła dochodzi 3 proc. akcyza, jak wyżej.

Statystyki kanadyjskie nie wykazują importu cukru gronowego. Jest to w kanadyjskim imporcie artykuł drobny, którym agenci się nie interesują.

IMPORT ZIEMNIAKÓW DO ARGENTYNY.

W związku ze znacznym importem ziemniaków konsumcyjnych i sadzeniaków do Argentyny w ostatnich latach, w którym także brała udział Polska, celowym jest naświetlić obecną sytuację w związku ze zbliżającym się sezonem.

Na podstawie danych argentyńskiego Ministerstwa Rolnictwa produkcja i import ziemniaków w Argentynie kształtowały się w ostatnich sezonach następująco:

Sezony	Obszar zajęty pod uprawę — w ha	Prod. ziemniaków dopuszczonych do handlu w tonach	Import ziemniaków konsumcyjnych i sadzeniaków w tonach
1934/5	172.188	775.772	627
1935/6	159.065	516.272	124.019
1936/7	113.285	321.865	204.439

Według kalkulacji tegoż Ministerstwa Rolnictwa w sezonie 1937/38 zbiory ziemniaków w Argentynie były następujące:

Zajęto pod uprawę	127.029	hektarów
Zbiorów dokonano z	113.449	„
Wydajność przeciętna	8.392	kilogram.
Produkcja ogólna	952.000	ton
Produkcja ziemniaków, która będzie dopuszczona do handlu	807.000	ton

Zbiory więc ziemniaków w Argentynie w obecnym sezonie były większe niż ich konsumcja (produkcja i import razem) w ciągu ostatnich trzech sezonów.

Podając te cyfry Ministerstwo Rolnictwa zaznacza: „Degeneracja ziemniaka była główną przyczyną znacznego i systematycznego spadku produkcji w ciągu ostatnich lat“.

Przedstawiając w dalszym ciągu środki, jakie zastosowano celem zmiany tej niekorzystnej dla Argentyny sytuacji, Ministerstwo Rolnictwa zaznacza, że jego dążeniem jest także pokryć zapotrzebowanie Brazylii i Urugwaju, głównych rynków zagranicznych, które importowały ziemniaki argentyńskie.

Przypomnieć należy, że tę korzystną dla siebie zmianę sytuacji uzyskała Argentyna drogą znacznego zwiększenia importu sadzeniaków zagranicznych. Obecnie istnieje tendencja, by nie dopuszczać importu ziemniaków konsumcyjnych, a natomiast popierać przywóz sadzeniaków do Argentyny, celem uniknięcia na przyszłość tego rodzaju niekorzystnych objawów, jakie miały miejsce w ubiegłych latach.

W związku z tym wydaje się wskazane, celem zorientowania eksporterów co do czasookresu zapotrzebowania, podanie danych statystycznych importu sadzeniaków do Argentyny w poszczególnych miesiącach (w klg.):

w lipcu 1937 r.	nie importowano	
w sierpniu 1937 r.	importowano tylko	8 kg
we wrześniu 1937 r.	nie importowano	
w październiku 1937 r.	importowano	3.700.188 kg
w listopadzie 1937 r.	importowano	31.273.413 „
w grudniu 1937 r.	importowano	6.164.969 „
w styczniu 1938 r.	importowano	12.740.501 „
w lutym 1938 r.	importowano	1.873.240 „
w marcu 1938 r.	nie importowano	
w kwietniu 1938 r.	nie importowano	
w maju 1938 r.	nie importowano	
w czerwcu 1938 r.	nie importowano	

W sezonie 1937/38 importowano więc do Argentyny razem sadzeniaków 55.752.319 kg, z czego na poszczególne kraje przypada:

Kanada	28.224.046
Dania	17.839.819
Estonia	2.956.090
Polska	2.820.022
Niemcy	1.142.716
Stany Zjedn.	873.831
Austria	750.240
Holandia	735.170
Irlandia	153.400
Litwa	164.800
Czechosłowacja	33.000
Anglia	15.559
Węgry	11.200
Jugosławia	11.000

Gdyby nawet udało się w nadchodzącym sezonie ulokować jeszcze pewne partie ziemniaków konsumcyjnych na rynku argentyńskim, to jednakże główną uwagę należy zwrócić na sadzeniaki, których pewne ilości, jak wykazują przeprowadzone badania, winna Argentyna corocznie importować. Eksporterzy polscy winni więc obecnie zwrócić specjalną uwagę na kwestię sprzedaży ziemniaków-sadzeniaków do Argentyny.

IMPORT WĘGLA DO SZWECJI W CZERWCU 1938.

	węgiel gaz. węgiel koks. pył z tych ton	węgiel par. ton	inne ton	koks ton
Polska	9.790	131.496	19.077	12.057
Niemcy	39.405	57.411	5.325	11.752
Niederlandy	—	—	—	13.477
Belgia	—	—	—	10.479
W. Brytania	49.512	158.076	28.867	16.014
Czechosłowacja	—	—	—	702
Suma	98.707	346.983	53.269	64.481

POLSKIE SZYNKI W ZAMIAN ZA BANANY ŚRODKOWO-AMERYKAŃSKIE.

Wzmożony ostatnio eksport szynek w puszkach na rynki zamorskie, zdobył sobie również rynki Środkowej Ameryki. Na pokładzie m/s „Batory“ wyszedł z Gdyni większy transport szynek w puszkach, przeznaczony do Colon w Panamie. Jest to transakcja kompensacyjna, gdyż eksport szynek polskich w puszkach odbywa się w zamian za import bananów z Ameryki Centralnej do Polski.

WZMOŻONY OBRÓT BAWEŁNĄ ROSYJSKĄ W ANGLII I U. S. A.

Na rynku w Liverpoolu i Nowym Yorku obserwuje się ostatnio duże obroty bawełną rosyjską. Dostawy te są bez wyjątku bardzo

dobre. Bawełna rosyjska jest even-running, to znaczy równa pod względem klasy, włókna i koloru, toteż każde zaofiarowanie znajduje chętnych nabywców. Podkreślić należy, że handel eksportowy bawełny rosyjskiej jest bardzo dobrze zorganizowany. W lipcu przybyło również kilka transportów bawełny rosyjskiej do Gdyni.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE W OKRESIE OD 27 CZERWCA DO 17 LIPCA 1938 R.

AFGANISTAN. Według wiadomości z Kabulu zostały w Afganistanie wprowadzone ostre ograniczenia dewizowe wzorowane na przepisach irańskich. W myśl nowych postanowień cały obrót dewizowy został scentralizowany w Narodowym Banku Afgańskim, a kupno i sprzedaż dewiz będą miały miejsce po kursie przymusowym, ustalanym przez Radę Ministrów. Eksporterzy skór baranich obowiązani są cały wpływ dewiz odstępować Bankowi; dewizy te będą zużyte na potrzeby państwowe, a nadwyżka co kwartał będzie mogła być sprzedawana kupcom prywatnym na cele importu. Eksporterzy innych towarów muszą w przeciągu czterech miesięcy dokonać importu na sumę równą wartości eksportu, bądź odstąpić uzyskane dewizy Bankowi Narodowemu. Importerzy, o ile nie otrzymają dewiz od Banku, są zobowiązani dokonać w przeciągu czterech miesięcy eksportu na sumę równą wartości importu. Transakcje takie podlegać będą kontroli. Wywóz złota, srebra i waluty afgańskiej został zakazany.

BELGIA. Na skutek pertraktacyj między związkiem importerów obuwia gumowego, a czynnikami państwowymi w Belgii cło na obuwie gumowe zostało w części zmodyfikowane. I tak cło na kalosze wynosi obecnie fr. 4,60 zamiast dotychczasowych 7 fr. od kg, stawka celna na obuwie gumowe męskie (bottes d'hommes) zredukowana została z 7 fr. na 5 fr. od kg. Cło na obuwie kąpielowe utrzymane zostało na dawnym poziomie (4,60 fr. od kg).

W „Moniteur Belge" ogłoszono zarządzenia, wprowadzające zmiany w belgijskiej taryfie celnej w nast. pozycjach: poz. 93 — pewne gatunki świeżych gruszek, poz. 699 — roztwory kauczukowe, poz. 851 — szkła do okularów, poz. 1088 bis — głośniki o wadze powyżej 50 kg, poz. 271 — drożdże browarniane, krochmalne itp., poz. 273 — makuchy mielone i niemielone, poz. 274 — pokarm dla bydła i drobiu, poz. 275 — pokarm dla zwierząt z melasą lub składnikami, zawierającymi cukier, poz. 275 b — syntetyczny pokarm dla bydła i drobiu, poz. 276 — odpadki żywnościowe os. niewym., poz. 1202 — ognie sztuczne, poz. 1203 — amunicja, poz. 193 — destylaty lekkich olejów, poz. 195 — nafta, olej z węgla kamiennego i podobne oleje, poz. 259 — piwo, poz. 261 — inne napoje sfermentowane.

BRAZYLIA. Banco do Brasil zaprzestał z dn. 22 VI kupowania marek rozrachunkowych pochodzących z eksportu wszystkich towarów brazylijskich do Niemiec oraz sprzedaży ich na termin. Zarządzenie to wywołane zostało dużymi zapasami takich marek i wydane zostało na okres przejściowy.

CHINY. Szanghajski Urząd Ceł Morskich ogłosił w dn. 8 VI zarządzenie, na mocy którego z dn. 8 VI zostały zniesione wszystkie postanowienia odnoszące się do faktur konsularnych.

Przydział dewiz w Szanghaju z dn. 23 VI był bardzo niewielki, bowiem wynosił zaledwie 70.000 £. Mimo to kurs dolara chińskiego na wolnym rynku kształtuje się mocno.

CZECHOSŁOWACJA. Z ważnością do 30 IX br. wprowadzone zostało cło obniżone na sadło wieprzowe i gęsie. Stawka celna wynosi: poz. 89 — sadło wieprzowe i gęsie a) surowe — 90 k. cz., b) topione — 120 k. cz. — od 100 kg.

CZECHOSŁOWACJA. Zostało wydane ostatnio zarządzenie zaostrzające obowiązujące przepisy dewizowe. Rozporządzenie to odnosi się do przekazów pocztowych.

EGIPT. W „Journal Officiel du Gouvernement Egyptien" z dnia 2 VI b. r. ogłoszono podwyższenie opłaty konsumcyjnej na importowany alkohol i cement, oraz stałą opłatę „ad valorem" dla wszystkich importowanych towarów.

Opłatę konsumcyjną od alkoholu ustalono w wysokości ŁE 0,200 za litr alkoholu czystego.

Dla cementu dotychczasowe opłaty w wysokości ŁE 0,500 za 1000 kg podniesiono do ŁE 0,700 za 1000 kg. Stała opłata „ad valorem" dla wszystkich importowanych towarów wynosiła dotąd 2 proc., a obecnie od 2 VI br. wynosi 3 proc.

Wszystkie wyżej opisane podwyżki cła, mają na celu stworzenie większych wpływów dla skarbu państwa.

FRANCJA. „Annales des Douanes" z dn. 23 VI br. sygnalizują zamiar upoważnienia rządu do przeprowadzenia pewnych obniżek cła na artykuły rolnicze, głównie przeznaczone na paszę dla zwierząt. — W rachubę wchodziłyby takie artykuły jak: owies, jęczmień, żyto, kukurydza, proso, artykuły pastewne itp. W „Journal Officiel" z dnia 8 VI br. ogłoszona została lista „komitetów międzybranżowych" (Comités interprefessionels), do których należy kierować podania o zezwolenia importowe na szereg nowych artykułów, postawionych ostatnio na liście towarów zreglamentowanych. Chodzi tutaj o takie artykuły jak: wyroby cukiernicze, konfitury, ołów w różnych postaciach, stal szlachetną i specjalną, wyroby ogniotrwałe, ceramiczne i porcelanowe, płyty fotograficzne, aparaty fotograficzne, papier, obiektywy i inne części do aparatów fotograficznych, tkaniny z czystej wełny, suknie, wkładki i tkaniny z wełny mieszanej, pończochy i skarpetki z jedwabiu, tkaniny filcowe do wyrobu papieru, drut żelazny i stalowy, kable, motory Diesla, maszyny włókiennicze, maszyny papiernicze, aparaty chłodnicze, różne maszyny rolnicze, maszyny do pisania i ich części, wyroby miedziane, piece łazienkowe, igły, towary z aluminium, aparaty elektryczne i elektrotechniczne, stosowane w gospodarstwie domowym, druty i kable dla elektryczności, samochody, traktory, motory i motorki do rowerów, płyty gramofonowe, kauczuk, ebonit i tkaniny kauczukowane, wyroby z amiantu lub azbestu, wędki, różne metale oprócz żelaza, konfekcję jed-

wabną, cement, tkaniny z jedwabiu naturalnego i sztucznego, wyroby fajansowe i ceramiczne, krawaty i tkaniny na krawaty, instrumenty smyczkowe i ich części, papier pewnych gatunków, szkła do okularów, widły, aparaty kinematograficzne, filmujące i wyświetlające, bawełnę wodochłonną oraz guziki fantazyjne różne.

Z dniem 17 VI br. podwyższone zostały stawki celne na oleje mineralne oraz pochodne ropy naftowej.

FRANCJA. „Journal Officiel" z dnia 29 VI br. przynosi podwyżkę cła na szereg artykułów kolonialnych, jak również na czekoladę i wyroby cukiernicze. Cło dla poz. 98 (czekolada w blokach tafelkach, tabliczkach itp. o zawartości powyżej 55 proc. kakao) wynosi 312 fr. od 100 kg pół brutto, — przy zawartości kakao od 42 proc. do 55 proc. — 322 fr. od 100 kg, poniżej 42 proc. — 308 fr. od 100 kg pół brutto. — W poz. 98 bis ustalono nową stawkę na różne wyroby cukiernicze o zawartości kakao. Jeśli wyroby zawierają likier, cło wynosi 420 franków od 100 kg pół brutto, — inne — 302 fr. od 100 kg.

INDIE HOLENDERSKIE. Wymiar cła od importowanych towarów następuje zwykle na podstawie wartości urzędowych, ogłoszonych w „Prijscourant". Jeśliby jednak dany towar na liście nie figurował, podstawą wymiaru cła jest zwykle faktura handlowa, przedstawiona przez importera. Jeśli władze celne dojdą do wniosku, że ceny przedstawione w fakturze, są zbyt niskie, ustalona może być wartość pośrednia danego towaru, otrzymana przez stwierdzenie u firm konkurencyjnych wartości sprzedażnej towaru z pierwszej ręki, przy odjęciu stawki celnej, normalnego zysku i zwyczajowego procentu za straty.

HISZPANIA. W Dzienniku Urzędowym z dn. 16 VI opublikowane zostało rozporządzenie Ministra Finansów o organizacji, uprawnieniach i zadaniach Centrali Dewiz. Rozporządzenie to nie zawiera natomiast żadnych postanowień o polityce i wykonywaniu przepisów dewizowych.

ŁOTWA. Cło na naftę podwyższono z 0.5 na 2 santy od kg, cło na towary z jelit (z wyjątkiem strun) obniżono z 15 na 10 łatów od kg. Części parasoli clone będą odtąd zależnie od ich rodzaju, a nie generalnie. (30 VI. 1938).

Począwszy od 15 VII br. szereg towarów może być przywiezionych na Łotwę bez zezwolenia łotewskiej Komisji Dewizowej, a zapłata może zostać przekazana za granicę. Chodzi o takie artykuły jak: nasiona buraków cukrowych, tran leczniczy, kaolin, kreda nieprzerobiona, morfina, kokaina, serum i preparaty bakteryjne, insulina, farby do masła i serów, wyroby przemysłu księgarskiego, nożyce i noże dla rzemieślników, części harmonium i organów, instrumenty dęte i ich części oraz przedmioty sztuki i zbiory.

MAROKO. Zabroniony został tymczasowy wywóz z Maroka starego żelastwa i odpadków z innych metali.

NIEMCY. Dnia 9 VII br. ogłoszone zostały w dzienniku urzędowym zmiany celne, dotyczące m. in. tektury. Chodzi o odprawę celną przy zniżonym cle pod pewnymi warunkami. Zmiany obowiązują od 15 VII 38.

Począwszy od 1 VII br. cło na kartofle wynosi M 1,50 od 100 kg, przy czym obniżone cło ważne jest do 31 VII br. i odnosi się do 60% tej ilości ziemniaków, które dane państwo importowało do Niemiec w lipcu 1929 i 1930 — za uprzednim porozumieniem się władz zainteresowanych państw z władzami niemieckimi.

NIEMCY. Z dniem 1 VII br. zniesione zostało cło na szereg towarów niemieckich przywożonych na terytorium b. Austrii. Chodzi tu głównie o artykuły rolnicze i spożywcze, wszelkiego rodzaju tekstylia, z wyjątkiem tkanin i wyrobów jedwabnych, towary skórzane, metalowe, maszyny elektryczne i aparaty. Zniesienie ceł obejmuje 1/5 towarów, importowanych w ub. roku do Austrii.

NORWEGIA. Z dniem 1 VII 38 obowiązują nowe, na ogół podwyższone cła na: trykotaże bawełniane, piłki pływające dla celów rybołówstwa, płyty szklane, szlifowane na brzegach, odzież bawełnianą, lnianą, wełnianą i jedwabną przędzę jutową, paski jutowe do siodeł i mebli, cysterny z lanego żelaza, półfabrykaty z mosiądzu, płyty miedziane, rury z różnych metali, gwoździe i sworznie różnego rodzaju, ser, worki jutowe, bawełniane i lniane, materiały trykotowe, pończochy ze sztucznego jedwabiu, wyroby meblarskie i cyrkle.

POSIADŁOŚCI FRANCUSKIE. Ogłoszony został zakaz wywozu drzewa „Okume" z terenu Francuskiej Afryki Równikowej. Ustalono kontyngenty wywozowe, nie przekraczające 12.000 ton miesięcznie, oraz podwyższono o 100 proc. opłatę wywozową.

SYRIA I LIBAN. Począwszy od 16 V br. obowiązują nowe cła na drzewo okrągłe, cięte i tarte rodzaju katrani i bayassi oraz na rury i łączniki z lanego żelaza o przekroju powyżej 5 cm — 450 PLS. (dotychczas 11 proc. od wart.), — poniżej 5 cm — 25 proc. od wart. (dot. 11 proc. od wart.) — Ustawą z dnia 27 V br. rząd Libanu wprowadził opłaty gminne od importu z wyjątkiem cementu.

WŁOCHY. Dekretem z dn. 12 VI utworzony został przy Państwowym Instytucie dla Wymiany z Zagranicą specjalny Inspektorat dla ścigania przestępstw dewizowych. Na nowy Inspektorat przechodzą dotychczasowe uprawnienia Banca d'Italia.

WŁOCHY. W taryfie celnej przy poz. 604a, 1 zamieszczono uwagę, że za drzewo surowe uważać należy również drzewo zwyczajnie łupane. (24 VI 38).

W. BRYTANIA. Począwszy od dnia 22 VI br. ustalone zostały, obok dotychczasowego cła 33⅓% od wartości na części rowerowe, następujące stawki celne na poszczególne części: dzwonki — 3 d od sztuki, dynama — 2 s od sztuki, aparatury dynamowe 2 s 6 d od szt. Cła powyższe pobierane są alternatywnie, tj. albo 33⅓ proc. od wart., albo cła wyżej wymienione, w zależności jakie cło jest wyższe.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Wyroby koszykarskie. Firma amerykańska interesuje się zakupem w Polsce koszy używanych przez rolników (bez wieczek). 137777/49/Sz.

Wyroby koszykarskie. Firma holenderska interesuje się zakupem w Polsce koszyków, jak również objęciem przedstawicielstwa firmy polskiej.
17933/49/Sz.

Farby mineralne. Firma peruwiańska interesuje się importem powyższego artykułu. P/17136/95/JD.

Różne. Firma belgijska interesuje się importem błon fotograficznych, piłek gumowych, płyt kauczukowych, artykułów choinkowych, tabliczek łupkowych. P/17684/3E/JD.

Klej wodoodporny do drzewa. Firma amerykańska interesuje się importem powyższego artykułu.
P/17380/47/JD.

Cegły ogniotrwałe. Firma egipska interesuje się zakupem 15,000 cegiełek ogniotrwałych.
P/18109/95/JD.

Przedstawicielstwo. Firma agenturowa na Węgrzech interesuje się objęciem przedstawicielstwa polskich firm włókienniczych na Węgry. E/13332/95/H.

Różne. Przedstawiciel firmy bombajskiej przyjeżdża do Polski, celem nawiązania kontaktów handlowych w artykułach konfekcji, wyrobach bawełnianych, wełnianych i skórzanych. P/17990/21/M.

Wiśnie. Firma francuska ma zapotrzebowanie na wiśnie siarkowane, przeznaczone do wyrobu konfitur. R/14687/76/S.

Chrzan. Importer argentyński pragnie zakupić większą ilość chrzanu, pierwszego gatunku.
R/13957/25/37/S.

Skórki królicze. Importem wymienionego artykułu chce się zająć polska firma agenturowa w Belgii.
R/17022/89/21/S.

Konfitury. Firma agenturowa w Peru pragnie wejść w kontakt z polskimi producentami konfitur. Chodzi o towar wysokiego gatunku, który mógłby konkurować z produktem znanych firm angielskich i kanadyjskich. R/17136/95/S.

Miąższ owocowy. Firma angielska ma zamiar importować miąższ z różnych owoców.

Pasy gumowe. Firma z Bombaju pragnie zakupić większą ilość bezkońcowych pasów gumowych, warstwowo z płótnem zwulkanizowanych.
P/16955/45/JD.

Różne. Firma wiedeńska interesuje się tanimi wyrobami szklanymi, fajansowymi i szkłem okiennym celem reeksportu do Zachodniej Afryki. P/17412/21/JD.

Oleje. Firma holenderska interesuje się importem olejów anilinowych. P/17397/47/JD.

Przedstawicielstwo. Firma agenturowa wprowadzona na rynku angielskim obejmie przedstawicielstwo firm polskich, zainteresowanych w eksporcie artykułów rolnych oraz wytworów przemysłu rolnego. R/11977/34/S.

Jelita. Importer kanadyjski pragnie otrzymać opróbkowane oferty na dostawę jelit baranich.
R/13191/29/S.

Jarzyny suszone. Firma holenderska interesuje się zakupem w Polsce jarzyn suszonych w proszku lub w płatkach. R/16323/25/S.

Końce rogowe. Importem wymienionego artykułu interesuje się firma importowa w Czechosłowacji.
R/16366/66/S.

SPRAWY PODATKOWE

PODATEK OD NIERUCHOMOŚCI OD GRUNTÓW NIEZABUDOWANYCH.

Grunty niezabudowane, których rozporządzalność na cele budowlane jest ograniczona ustawami, nie pozwalającymi na natychmiastową ich zabudowę — wolne są od podatku od nieruchomości w myśl art. 2 pkt 5 dekretu Prezydenta R. P. z 14 I 1936 r. o podatku od nieruchomości. (Dz. U. R. P. Nr 3, poz. 14).

W związku z tym przepisem Ministerstwo Skarbu okólnikiem z dnia 24 VI 1938 r. (Okólnik L. D. V. 8365/3/38 — Dz. Urz. Min. Sk. Nr. 18), wyjaśniło co następuje:

Brak planów zabudowania osiedli lub ich części, wymienionych w art.: 7—51 rozporządzenia Prezydenta R. P. z 16 II 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr 23, poz. 202, uzupełnionego rozporz. Prezydenta R. P. z dnia 3 XII 1930 r. — Dz. U. R. P. Nr 86), względnie istnienie takich planów, lecz jeszcze nieprawomocnych, nie stanowi samo przez się przeszkody w świetle przepisów prawa budowlanego do zabudowania gruntów niezabudowanych, znajdujących się na terenach tych osiedli lub ich części — i tym samym nie uzasadnia zwolnienia tychże gruntów od podatku od nieruchomości z art. 2 pkt. 5 dekretu — o ile te tereny (grunty niezabudowane) mogą być zabudowane zgodnie z przepisami prawa budowl.

O tym jednak, czy omawiane grunty — położone na terenach osiedli lub ich części, nie posiadających planów zabudowania lub wprawdzie posiadających plany zabudowania, lecz jeszcze nieprawomocne — mogą być w danym roku podatk. zabudowane, decydują właściwe władze budowlane.

W przypadkach zatem, gdy płatnicy w toku postępowania wymiarowego lub odwoławczego zakwestionują obowiązek podatkowy gruntów niezabudowanych z uwagi na brak prawomocnego planu zabudowania terenów.

na których wzmiankowane grunty są położone — władze skarbowe winny żądać od płatników zaświadczeń władz budowlanych, że w danym roku podatkowym odnośne grunty w myśl przepisów nie mogą być zabudowane.

OGRANICZENIE ZWOLNIENIA OD PRZEDSTAWIANIA ŚWIADECTW ROZRACHUNKOWYCH.

W myśl instrukcji Ministerstwa Skarbu z dnia 22 I 1937 r. o specjalnej kontroli obrotu towarowego polsko-niemieckiego (Dz. Urz. Min. Sk. Nr 3/1937, poz. 81) oraz w myśl instrukcji z dnia 16 II 1937 r. o specjalnej kontroli obrotu towarowego polsko-rumuńskiego (Dz. Urz. Min. Sk. Nr 5/1937, poz. 140), (która stosowana jest analogicznie również przy obrotach z pozostałymi państwami clearing'owymi tj. z Bułgarią, Jugosławią, Turcją, Węgrami i Włochami) zwolniony był od przedstawiania świadectw rozrachunkowych wywóz wszelkich towarów o wartości nie przekraczającej kwoty 50 zł (§ 4 ust. 2 p. „h" obu instrukcyj).

Obecnie Ministerstwo Skarbu okólnikiem z dnia 13 VII 1938 r. (Okólnik C. 154 L. D. IV. 13650/3/38 — Dz. Urz. Min. Sk. Nr 20/1938), wprowadziło do obu instrukcyj zmianę, mianowicie świadectwa rozrachunkowe nie będą wymagane przy wywozie wszelkich towarów o wartości nie przekraczającej 50 zł, których waga wymiarowa wynosi do 2 kg (dotychczas waga przesyłek nie była ograniczona).

Jedynie przy wywozie towarów przez mieszkańców pasa granicznego dla własnego użytku lub na drobny handel, granica wagi 2 kg nie została wprowadzona.

Pozostałe przypadki zwolnień od przedstawienia świadectw rozrachunkowych, przewidziane w § 4 obu instrukcyj, nie uległy zmianie.

ZAJĘCIE WIERZYTELNOŚCI NA ZALEGŁE PODATKI.

Płatnik, którego wierzytelność została przez urząd skarbowy zajęta na pokrycie zaległych podatków, może dochodzić sądownie przeciw swemu dłużnikowi zapłaty swej należności do rąk urzędu skarbowego. (Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 19 I 1938 r. C. II. 2264/37).

POWOŁYWANIE SIĘ NA DOWODY ZNAJDUJĄCE SIĘ W INNYM URZĘDZIE SKARBOWYM.

Obowiązkiem władzy odwoławczej jest rozpatrzeć zarzut odwołania na okoliczność dochodowości z budynku będącego współwłasnością, że dowody i protokół badania dochodu z budynku znajdują się w aktach wymiarowych współwłaściciela budynku w innym urzędzie skarbowym

Władza odwoławcza obowiązana jest albo zażądać dowodów z innego urzędu skarbowego, albo też zakreślić odwołującemu się odpowiedni termin, odpowiadający okolicznościom do przedłożenia dowodów. (Wyrok Najwyższego Trybunału Administr. z dnia 8 III 1938 r. L. Rej. 5073/35).

SPRAWY SOCJALNE

COFNIĘCIE WYPOWIEDZENIA PRZEZ PRACODAWCĘ.

Na tle przepisów rozporządzenia o umowie o pracę pracowników umysłowych (rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 16 marca 1928 r. — Dz. U. R. P. Nr 35, poz. 323) zaistniał spór, czy i jakie skutki prawne rodzi cofnięcie przez pracodawcę formalnie dokonanego wypowiedzenia. W szczególności, czy „cofnięcie wypowiedzenia" przywraca umowie rozwiązanej moc wiążącą, czy też jest nową umową — oraz jaką formę musi mieć „cofnięcie wypowiedzenia", by mogło ono rodzić skutki prawne.

Rozpatrując powyższą kwestię Sąd Najwyższy Izba Cywilna w orzeczeniu z dnia 10 września 1937 r. L. C. III 2360/36 stanął na następującym stanowisku:

„Skuteczne wypowiedzenie rozwiązuje umowę o pracę ostatecznie, tak, iż kontynuowanie poprzedniego stosunku nastąpić może tylko przez nawiązanie nowej umowy na poprzednich warunkach, natomiast samo „cofnięcie wypowiedzenia" pozbawione jest wszelkich skutków, jeżeli nie można mu przypisać znaczenia zawarcia nowej umowy o pracę".

Z orzeczenia powyższego wynika, iż zdaniem Sądu Najwyższego:

1) Umowa raz ważnie wypowiedziana przestaje obowiązywać, bez względu na „cofnięcie wypowiedzenia" lub zawarcie nowej umowy, choćby na warunkach identycznych. W takim przypadku wygaśnięcie umowy wypowiedzianej nie powoduje wygaśnięcia (rozwiązania), istniejącego stosunku.

2) „Cofnięcie wypowiedzenia" o tyle tylko może rodzić ważne skutki, t. zn. o tyle tylko można je uważać za zawarcie ponownej umowy, o ile „cofnięcie" to odpowiada wszystkim warunkom, jakich wymaga się dla ważności od każdej nowo zawieranej umowy.

LOTNICZA KOMUNIKACJA PASAŻERSKO-TOWAROWO-POCZTOWA MIĘDZY POLSKĄ A KRAJAMI BLISKIEGO I DALEKIEGO WSCHODU.

Polska — Indie w 4 dni.

Trzy razy w tygodniu startują w Warszawie samoloty *Polskich Linij Lotniczych „Lot“* do Lyddy, gdzie spotykają się z samolotami holenderskiego towarzystwa „K. L. M.“, które kontynuują lot aż do krańców Indyj Holenderskich.

Specjalnie ułożony rozkład tych lotów przewiduje najlepsze połączenia w Lyddzie. Dość rzucić okiem na poniższe zestawienie, aby zorientować się w niebywale szybkiej komunikacji lotniczej między Polską a Indiami i krajami Dalekiego Wschodu:

Poniedziałki, środy, piątki: Warszawa, Lwów, Cernauti, Bucuresti,

Wtorki, czwartki, soboty: Sofia, Saloniki, Ateny, Rodos, Lydda.

Środy, piątki, niedziele: Bagdad, Basrah,

Czwartki, soboty, poniedziałki: Djask, Karachi, Jodhpur,

Piątki, niedziele, wtorki: Allahabad, Kalkutta, Rangoon,

Soboty, poniedziałki, środy: Bangkok, Penang, Medan, Singapore,

Niedziele, wtorki, czwartki: Palembang, Batavia, Bandoeng (stąd do Australii).

A więc samolot, startujący w poniedziałki z Warszawy, jest nazajutrz w Lyddzie, na trzeci dzień w Bagdadzie, na czwarty w Karachi, Jodhpur itd.

Jak widać, trasa przechodzi również przez Iran, Irak i półwysep Malajski.

Tego rodzaju komunikacja musi niewątpliwie zainteresować sfery handlowe, będące w kontakcie z Indiami i Dalekim Wschodem. Jeśli chodzi o lot pasażerski, to należy podkreślić, że bilet lotniczy np. do Indyj kalkuluje się tylko o ca 10 £ drożej od biletu okrętowego. Zysk na czasie wynosi zaś przeszło dwa tygodnie w jednym kierunku. Nie trzeba również wyjaśniać, jak wielkie korzyści może osiągnąć firma polska, przesyłając do Indyj listy, próbki i wzory, dochodzące tam po kilku zaledwie dniach. Przesyłki, idące za frachtem, można nadawać wprost w biurach P. L. L. „LOT“ — bez pośrednictwa poczty.

Poważniejsze firmy polskie, pragnące się przekonać o sprawności omawianej komunikacji, mogą uzyskać od P. L. L. „LOT“ w bież. sezonie zupełnie bezpłatny przewóz wzorów do Indyj. Dokładniejszych informacyj w tej sprawie udziela Dyrekcja P. L. L. „LOT“, Nowogrodzka 49 — Warszawa, Tel. 563-60, wewn. 1996.

* * *

Dla wygody zainteresowanych, podajemy niżej opłaty taryfowe w komunikacji lotniczej.

TARYFY

	pasażerska:	towarowa: za 1 kg
Warszawa—Lydda	zł 620	zł 6,20
„ —Bagdad	zł 1148	zł 8,85
„ —Calcutta	zł 2442	zł 15,10
„ —Singapore	zł 3735	zł 21.70
„ —Batavia	zł 4105	zł 23.60

pocztowa:

opłata zasadnicza 55 gr od listu;
dopłata lotnicza za każde 5 gramów:
Do Iranu i Iraku . . . . 30 gr
„ Indyj Angielskich . . . . 45 gr
„ Indyj Holenderskich . . . 75 gr

Cena obejmuje posiłki w samolocie oraz utrzymanie i noclegi w pierwszorzędnych hotelach.

NOWE WYDANIE POLSKO-CZECHOSŁOWACKIEJ TARYFY DLA KOMUNIKACJI Z PORTAMI MORSKIMI — CZ. II/3.

Z końcem lipca przestaje obowiązywać zeszyt 3, części II polsko-czechosłowackiej taryfy dla komunikacji z portami morskimi, wraz ze wszystkimi zmianami i dodatkami. Nowe wydanie tego zeszytu nastąpi dnia 1 VIII 38 r. i będzie zawierało następujące taryfy artykułowe:

a) w obu kierunkach:
taryfa artykułowa
nr 18 (zboże i ziarna),
nr 19 (piwo i beczki do piwa),
nr 40 (owoce i przetwory owocowe),
nr 41 (tłuszcze i oleje),
nr 44 (pasza),
nr 47 (owoce oleiste i nasiona),

b) w kierunku do portów morskich:
taryfa artykułowa
nr 113 (słód),
nr 121 (mąka skórzana i żużle Thomasa),
nr 128 (jaja),
nr 138 (warzywo),
nr 164 (chmiel),
nr 183 (melas),

c) w kierunku z portów morskich:
taryfa artykułowa
nr 221 (nawozy i surowce do produkcji nawozów sztucznych),
nr 222 (ryby),
nr 239 (ryż),
nr 257 (mąka rybna, mąka mięsna i suszone ryby).

d) aneks.

NOWE WYDANIE T. ZW. DUNAJOWEJ TARYFY PRZEŁADUNKOWEJ.

Z ważnością od 1 VIII 38 zostanie nowo wydana „Międzynarodowa Taryfa Kolejowo-Wodna Zeszyt 2 B na przewóz towarów pomiędzy stacjami portowymi Polskich Kolei

Państwowych w Gdyni i Gdańsku, a portowymi stacjami dunajowymi na Węgrzech, z przeładunkiem w Bratysławie."

Jako jedną z najważniejszych zmian należy uznać, że przewoźne kolejowe za przebieg lądowy nie jest obliczane jak dotychczas w halerzach czeskich, lecz w groszach polskich.

WYWÓZ RUMUŃSKICH OLEJÓW I TŁUSZCZÓW PRZEZ GDYNIĘ/GDAŃSK.

Polsko-rumuńska taryfa dla komunikacji z portami morskimi została z ważnością od 28 VII 38 w taryfie artykułowej 52 A rozszerzona na stację Rezina, wskutek tego nastąpiło potanienie przewoźnego za oleje roślinne w stanie płynnym z nasion środkowo-europejskich jak: gorczycy, konopi, kukurydzy, lnu, maku i słoneczników. Po tym rozszerzeniu przewoźne za wyżej wymienione towary będzie wynosiło 290, 247 wzgl. 233 jednostek taryfowych dla przesyłek 5, 10 lub 15-tonowych. Odnośne stawki wynoszą zatem przy uwzględnieniu obecnie obowiązującego współczynnika przerachunkowego (jednostka taryfowa = 5,9244 gr) 1718 gr, 1463 gr, wzgl. 1380 gr.

SZKOLNICTWO ZAWODOWE

KSZTAŁCENIE FACHOWCÓW DLA HANDLU ZAGRANICZNEGO.

Biuro Komitetu Organizacji Wywozu R. H. Z., wykonując uchwały Komisji Stypendialnej, ulokowało dotychczas przeszło 20 praktykantów w krajowych firmach eksportowo-importowych oraz 4 za granicą (Londyn. Haga, Hamburg i Kair). Każdy z powyższych praktykantów specjalizuje się w pewnej, ściśle określonej dziedzinie handlu zagranicznego.

Dla ułatwienia opiniowania i zbierania podań petentów o praktyki, Biuro R. H. Z. weszło w okresie sprawozdawczym w porozumienie z Kołem Eksporterów przy Światowym Związku Polaków z Zagranicy, Sekcją Młodych przy Izbie Handlowej Polsko-Łacińsko-Amerykańskiej w Warszawie, Kołem Studiów Handlowo-Gospodarczych przy Polsko-Brytyjskiej Izbie Handlowej w Warszawie, Związkiem Dyplomowanych Absolwentów Wyższej Szkoły Handlu Zagranicznego we Lwowie, oraz Wydziałem Kolonialnym Ligi Morskiej i Kolonialnej.

W okresie sprawozdawczym Biuro Komitetu rozpoczęło starania o pozyskanie etatów praktyk w przedsiębiorstwach importowych. Należy zaznaczyć, że Ministerstwo Przemysłu i Handlu do praktyk importowych przykłada w obecnej chwili szczególną wagę.

Na wezwanie przewodniczącego Komisji Stypendialnej Biuro Komitetu opracowało sprawozdanie z dotychczasowego wykonania uchwał Komisji Stypendialnej wraz z uwagami jakie dotychczasowa praktyka nasunęła.

Ze sprawozdania tego podajemy poniżej wyjątek dotyczący części statystycznej:

Do dnia 31 III 1938 r., t. j. do II posiedzenia Komisji Stypendialnej — złożyło podania o praktykę ogółem 189 petentów, w tym 167 mężczyzn i 22 kobiety.

Pod względem wyznaniowym: wyzn. rzym.-kat. — złożyło podania 161 petentów, mojżeszowego — 8 petentów, innych wyznań 20 petentów.

Pod względem wieku: petentów w wieku poniżej 25 lat (wyłącznie) zgłosiło się 83; między 25 a 30 lat — 85; ponad 30 — 15; którzy nie podawali swego wieku — 6.

Jeżeli idzie o znajomość języków obcych to wg podań: język niemiecki znało 152 petentów; angielski 117, francuski 103, rosyjski 27, włoski 6, czeski 6, turecki 3, perski 3, hiszpański 3, portugalski 2, oraz po 1 petencie znało języki: serbski, litewski, chiński, japoński, jugosłowiański, hebrajski i chorwacki.

Ze znajomością 2 języków zgłosiło się 98 petentów, ze znajomością 3 — 53, ze znajomością 4 — 9, ze znajomością 5 — 1 petent i ze znajomością 7 języków zgłosiło się 2 petentów.

Na podstawie dotychczasowej praktyki R. H. Z. zaproponowała wprowadzenie szeregu zmian, dotyczących techniki pracy Komisji Stypendialnej. Między innymi R. H. Z. zaproponowała przesunąć granicę wieku dla petentów o praktyki krajowe z lat 25 do 30, zwracanie kandydatom kosztów podróży III klasą pociągu pośpiesznego z miejsca zamieszkania na miejsce praktyki oraz definitywne uregulowanie sprawy starań o praktyki. Według wniosku R. H. Z. wszystkie praktyki z dziedziny handlu zagranicznego, pozostawałyby w administracji Komisji Stypendialnej. Komisja Stypendialna sporządzi listę firm objętych jej akcją i zwróci się do Pana Ministra Przemysłu i Handlu z prośbą o zezwolenie powiadomienia powyższych firm, iż zadeklarowanie praktyk dla Komisji zwolni je od „moralnego obowiązku" przyjmowania praktykantów, polecanych przez inne instytucje.

UTWORZENIE KOMITETU ORGANIZACJI ZAGRANICZN. PRACY HANDLOWEJ.

Sygnalizowana niedawno przez R. H. Z. instytucja, mająca subwencjonować wyjazdy za granicę polskich przedstawicieli handlowych — została już powołana do życia. P. Minister Przemysłu i Handlu, zarządzeniem z dn. 22 czerwca b.r., ustanowił Komitet Organizacji Zagranicznej Pracy Handlowej.

W myśl tego zarządzenia do zadań Komitetu należy: przyznawanie subwencyj zwrot-

nych na wyjazdy za granicę, względnie na pobyt za granicą polskich agentów handlowych (tj. kupców, względnie zastępców, reprezentantów, wysłanników handlowych) z sum na ten cel przeznaczonych; badanie wyników akcji handlowej agentów handlowych i przedstawianie Ministrowi Przemysłu i Handlu wniosków w celu jej usprawnienia; kontrola działalności agentów handlowych, pracujących za granicą samodzielnie, względnie subwencjonowanych przez instytucje i zrzeszenia polskie; ewidencja polskich agentów handlowych oraz wykaz ich kwalifikacyj; współdziałanie z innymi instytucjami, zajmującymi się organizacją polskiego aparatu handlowego na rynkach zagranicznych.

W skład Komitetu wchodzą:

Dyrektor Państwowego Instytutu Eksportowego. jako przewodniczący, 1 przedstawiciel Państwowego Instytutu Eksportowego, — 2 przedstawiciele Departamentu Handlowego M. P. i H., 1 przedstawiciel Ministerstwa Spraw Zagranicznych, 2 przedstawiciele Rady Handlu Zagranicznego.

Zgodnie z zarządzeniem Pana Ministra — stroną techniczną prac Komitetu oraz opracowywaniem wniosków na Komitet zajmować się będzie Rada Handlu Zagranicznego (Komitet Organizacji Wywozu) na podstawie instrukcji uchwalonej przez Komitet.

Przy przyznawaniu subwencyj agentom handlowym za granicą Komitet wymagać będzie: obywatelstwa polskiego, solidności kupieckiej i pozytywnej opinii moralnej; doświadczenia kupieckiego i dokładnej znajomości branży, której dany agent handlowy ma być reprezentantem; należytego kontaktu z polskimi firmami eksportowymi, zainteresowanymi, względnie mającymi szanse eksportu na rynek, na który agent handlowy ma wyjechać; znajomości w mowie i piśmie przynajmniej jednego z 4 języków światowych (angielski, francuski, niemiecki, hiszpański); umiejętność prowadzenia korespondencji handlowej w skali handlu światowego.

Rada Handlu Zagranicznego w najbliższym czasie wyznaczy delegatów i ich zastępców do Komitetu oraz opracuje odpowiednią instrukcję. Rozpoczęcie jednakże prac Komitetu ze względu na okres urlopowy — nastąpi dopiero w jesieni b. r.

WYSTAWY I TARGI

KALENDARZ WYSTAW I TARGÓW W 2 PÓŁROCZU 1938 R.

Ogólne targi i wystawy:

Bari — 6 — 21 IX,
Belgrad — 10 — 19 IX,
Bratislava — 28 VIII — 4 IX,
Constantine — 15 — 23 X,
Graz — 15 — 25 IX,
Grenoble — 27 VIII — 5 IX,
Innsbruck — IX,
Izmir — 20 VIII — 20 IX,
Köln — IX,
Leipzig — 28 VIII — 1 IX,
Liubliana — 1 — 12 IX,
Lugano — 1 — 11 X,
Lwów — 3 — 12 IX,
Marseille — 17 IX — 3 X,
Metz — 24 IX — 10 X,
Prag — IX,
Reichenberg — 14 — 21 VIII,
Rio de Janeiro — X — XI,
Strassburg — 3 — 18 IX,
Thessaloniki — 11 IX — 2 X,
Utrecht — 6 — 15 IX,
Varna — 14 VIII — 3 IX,
Wien — 4 — 11 IX,
Zagreb — 27 VIII — 6 IX,
Berlin — 17 IX — 30 X,
Halle a. S. — 23 IX — 9 X,
Klagenfurt — 25 VIII — 4 IX,
Meppel — 22 — 27 VIII,
Münster i. W. — IX,
Toronto — 26 VIII — 10 IX.

Wystawa automobilowa:

London — 13 — 22 X,
Mailand — 28 X — 11 XI.
Paris — X,
Wien — 24 — 28 VIII.

Budownictwo i wnętrze mieszkań:

Frankfurt a. M. — 3 IX — 9 X,
London — 16 IX — 1 X.

Kwiaty i ogrodnictwo:

Meppel — 22 — 27 VIII.

Browarnictwo:

London — 29 X — 4 XI.

Chemia:

London — 19 — 23 IX.

Rzeźnictwo:

Dortmund — VIII.

Fotografie:

Paris — 1 — 16 X.

Ptactwo i małe zwierzęta:

Zagreb — 8 — 11 XII.

Rzemiosło i przemysł:

Straubing — 20 — 28 VIII.

Gospodarstwo domowe:

Cheffield — 8 — 19 XI,
Leeds — 11 — 22 X,
Newcastle — 25 X — 5 XI.

Hotelarstwo i gastronomia:
Dijon — 29 X — 13 XI.

Higiena i drowotność:
Berlin — 17 IX — 30 X,
London — 17 — 21 X.

Ceramika:
München — 15 — 27 IX.

Sztuka i zdobnictwo:
Dortmund — 9 X — 17 XI.

Rolnictwo:
Königsberg Pr. — 21 — 24 VIII,
Meppel — 22 — 27 VIII,
Straubing — 20 — 28 VIII.

Mleczarstwo:
London — 11 — 14 X,
London — 18 — 21 X.

Meble:
Manchester — 5 — 15 IX.

Środki żywnościowe, towary kolonialne, słodycze itp.:
Brüssel — 1 — 16 X,
Helsinki — 15 — 23 X,
Lausanne — 10 — 25 IX,
London — 31 VIII — 8 IX,
London 3 — 9 IX,
London — 17 — 23 IX,
Mainz — 27 — 28 VIII,
Mainz — 3 — 5 IX.

Prasa:
Zagreb — 1 — 16 X.

Radio:
Berlin — 5 — 14 VIII,
Manchester — 27 IX — 8 X.

Zdobnictwo:
Paris — 3 — 8 X.

Obuwie i skóry:
London — 3 — 7 X.

Budowa ulic:
München — 15 — 27 IX.

WYSTAWA PRÓB I WZORÓW PRZEMYSŁU KONSERWOWEGO W WARSZAWIE.

Zrzeszenie Wytwórców Konserw organizuje w lokalu swego zrzeszenia: Warszawa, ul. Chmielna nr 17 — stałą wystawę prób i wzorów przemysłu konserwowego, obejmującą przetwory owocowe, rybne, mięsne, jarzynowe, grzybów i soków naturalnych. Wystawa będzie miała na celu zapoznanie producentów konserw z dorobkiem zagranicy w tej gałęzi przemysłu, zaś szerszego ogółu konsumentów z produkcją konserw krajowych. W tym celu wystawione będą zarówno konserwy zagraniczne, jak i krajowe, przy czym zobrazowane zostaną wszystkie fazy produkcji konserw od surowca do gotowego przetworu.

Duplikatami eksponatów polskich Zrzeszenie zasilać będzie krajowe i zagraniczne Wystawy Międzynarodowe.

Z uwagi na gospodarczo-eksportowe znaczenie tej wystawy, byłoby pożądanym, aby imprezą tą zainteresowały się zarówno wytwórnie konserw, jak i wytwórnie surowców i półfabrykatów dla fabryk konserw (huty szklane, fabryki chemiczne z uwagi na produkcję środków konserwujących, barwników itp.) gdyńskiego okręgu Izby.

MIĘDZYNARODOWE TARGI W SALONIKACH.

W czasie od 11 września do 2 października rb. odbędą się Międzynarodowe Targi w Salonikach.

Udział firm polskich w tej wystawie jest w tym roku szczególnie ważny, gdyż nowy układ kontyngentowo-płatniczy Grecji, kładąc kres prowizorycznemu stanowi stosunków handlowych między obu państwami, rozszerzył jednocześnie poważnie konkretne możliwości naszego eksportu na rynek grecki.

Zapowiedź partycypacji eksportu polskiego w tegorocznych Międzynarodowych Targach Salonickich odbiła się jak najkorzystniejszym echem w greckich kołach gospodarczych oraz rządowych i istnieje przypuszczenie, że Targi te przyczynią się w dużym stopniu do ożywienia polsko - greckich stosunków handlowych.

W wystawie tej weźmie udział 30 firm polskich, które zareprezentują drzewo, wyroby drzewne, konserwy, artykuły chemiczne, wyroby żelazne itp.

WYSTAWA W TORONTO.

W dniach od 26 sierpnia do 10 października rb. odbędzie się Międzynarodowa Wystawa w Toronto (w Kanadzie).

W wystawie tej bierze udział 94 firm polskich, które wystawią 7.000 kg eksponatów.

PRZETARGI

PRZETARG MORSKIEGO URZĘDU RYBACKIEGO W GDYNI.

Morski Urząd Rybacki w Gdyni ogłasza niniejszym przetarg nieograniczony na budowę i dostawę trzech, dwóch lub jednego motorowego lugra śledziowego, zbudowanego ze stali o wymiarach:

długość całkowita — 38,50 m,
szerokość — 7,55 m,
zanurzenie — 2,75 m,
nośność — 188 t DW.

Statki względnie statek ma być wyposażony w silnik Diesla o mocy 350 KM. przy ok. 330 obrotach/minutę, przy czym ma rozwijać szybkość 10 węzłów.

Budowa ma być wykonana wg klasy + I 3/3 F.1.1.P.R. i pod specjalnym nadzorem Tow. Klasyfikacyjnego Bureau Veritas. Szczegółowe warunki techniczne wraz z rysunkami można otrzymać na żądanie za opłatą 25,— zł w biurze Morskiego Urzędu Rybackiego — Gdynia, Waszyngtona 11.

Termin ostatecznego wykonania zamówienia 12 miesięcy od przyjęcia oferty. Termin składania ofert upływa 22 *sierpnia 1938 r.* o godzinie 12. Wraz z ofertą złożyć należy kwit na złożone w Kasie Urzędu Skarbowego wadium w wysokości 5.000,— zł.

ZMIANA TERMINU PRZETARGU URZĘDU MORSKIEGO W GDYNI.

Urząd Morski w Gdyni zawiadamia, że otwarcie ofert na wykonanie wieży latarni morskiej w Jastarni, nastąpi w dniu 8 sierpnia br. zamiast w dniu 1 sierpnia br., jak to zostało podane w ogłoszeniu o przetargu z dnia 21 VII 38 r.

PRZETARG DYR. OKRĘGOWEJ KOLEI PAŃSTWOWYCH W TORUNIU.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Toruniu niniejszym ogłasza przetarg publiczny na ułożenie dren oraz odarniowanie skarp na km 138,1 linii Nasielsk—Toruń (koło stacji Czernikowo).

Otwarcie ofert nastąpi dnia *5 sierpnia 38 r.* o godz. 10 w gmachu Dyrekcji.

Oferty należy składać do godziny 10 dnia 5 sierpnia 1938 r. do skrzynki ofertowej w gmachu D. O. K. P. w Toruniu lub przesyłać pocztą pod adresem: Wydział Drogowy D. O. K. P. w Toruniu. Oferty nadesłane przez pocztę po wyznaczonym wyżej terminie będą uznane za spóźnione.

Formularze ofertowe i pełny tekst wezwania do przetargu nabyć można w Dziale Podtorza i Mostów Wydziału Drogowego Dyrekcji pokój nr 423 po wpłaceniu 1,— zł za jeden formularz ofertowy wraz z pełnym tekstem wezwania do przetargu.

Informacyj w sprawach związanych z niniejszym przetargiem udziela Kierownik Działu Podtorza i Mostów w gmachu D. O. K. P. pokój 422 od godz. 10—12.

Dyrekcja zastrzega sobie prawo unieważnienia przetargu bez podania motywów oraz prawo dowolnego wyboru oferenta.

PRZETARG DYR. OKRĘGOWEJ KOLEI PAŃSTWOWYCH W POZNANIU.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Poznaniu ogłosiła przetargi nieograniczone na dostawę poniżej podanych materiałów:

1) pędzli do farb olejnych, 2) past do zmywania farb i lakierów, 3) płyt azbestowych białych, 4) drutów i pałeczek do spawania, 5) blach białych i cynkowanych dziurkowanych, 6) farb suchych, 7) śrub, nakrętek, nitów i podkładów żelaznych.

Otwarcie tych przetargów odbędzie się w dniach: 1) 9 sierpnia 38, 2) 12 sierpnia 38 r., 3) 16 sierpnia 38 r., 4) 23 sierpnia 1938 roku, 5) 26 sierpnia 38 r., 6) 26 sierpnia 1938 r.

Szczegóły tych przetargów ogłoszone są w Monitorze Polskim.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

Kronika

NOTOWANIA CEN ŚLEDZI SOLONYCH I ŚWIEŻYCH.

W porcie rybackim w Gdyni płacono ostatnio następujące ceny w złotych za śledzie oclone franco wagon Gdynia

szkockie matiasy:

	Lerwick	Stronsay	Stornoway
nowe za 2/2 medium	85	90	100
selected	95	100	110
large	100	105	115

szkockie twardo solone:

za 1/1 nowe			P.A.F.
matis	75	83	80
matful	75	85	82

crownmatis, czerwcowe 71, lipcowe 74.

Śledzie świeże w lodzie za 100 kg zł 55.

NIELOJALNA KONKURENCJA GDAŃSKICH FIRM ŚLEDZIOWYCH.

Jak wiadomo, z powodów natury politycznej doszło ostatnio w Wolnym Mieście do likwidacji największych firm śledziowych, a import śledzi przez Gdańsk stopniowo zamiera. Niektóre z pozostałych firm widząc nieuchronną utratę rynku polskiego starają się wszelkimi sposobami zatrzymać dotychczasowych odbiorców. Posiadając same mało towaru pozwalają sobie na dowolne przeprowadzanie obniżki cen, co ma się rozumieć, stwarza ciężką sytuację dla śledziowych firm w Gdyni. Powstało więc zamieszanie na rynku, które dopiero musi być wyjaśniane przez importerów gdyńskich.

POLSKA DALEKOMORSKA FLOTA RYBACKA POWIĘKSZYŁA SWÓJ TABOR O 2 NOWE LUGRY ŚLEDZIOWE.

Do portu rybackiego w Gdyni zawinęły pod koniec lipca br. dwa nowe lugry śledziowe, które powiększają tabor polskiej dalekomorskiej floty rybackiej. Jeden z tych statków a m. luger „Korab II", który otrzymał znak rozpoznawczy „Gdy 115", wybudowany został przez stocznię niemiecką J. Meyer w Papenburgu nad rzeką Ems, i jest statkiem bliźniaczym lugra „Korab I" — „Gdy 114". natomiast luger „Korab III", który otrzymał

znak rozpoznawczy „Gdy 116“, wybudowany został przez Stocznię Gdańską i posiada wymiary podobne do poprzednich jednostek rybackich.

Obydwa wymienione lugry „Korab II“ i „Korab III“ po zabraniu ładunków soli i skompletowaniu załogi, wyruszyły już na połowy śledzi na morze Północne.

Należy dodać, że w najbliższych tygodniach ukończona zostanie budowa dalszych dwóch lugrów rybackich, zamówionych przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu w Stoczni Gdańskiej, natomiast Morski Urząd Rybacki ogłosił ostatnio przetarg nieograniczony na budowę i dostawę jeszcze 3 lugrów motorowych do połowów dalekomorskich.

POWODZENIE POKAZÓW PRZYRZĄDZANIA RYB MORSKICH.

Rozpoczęta przed tygodniem akcja pokazów przyrządzania ryb morskich w obozach na Wybrzeżu zaczyna już wydawać pomyślne rezultaty. Specjalnym powodzeniem cieszą się filety rybne, składające się z czystego mięsa ryby, bez ości, skóry i wnętrzności.

Samochód Morskiego Instytutu Rybackiego ze specjalnie wyszkolonym personelem, z kompletnym wyposażeniem kuchennym, dociera do najdalszych obozów. Pokazy składają się z dwu części, a mianowicie z demonstrowania, w jaki sposób przyrządza się poszczególne potrawy z filetów rybnych, jak również z zaznajamiania uczestników obozu z właściwościami odżywczymi potraw z ryb morskich i najważniejszymi zagadnieniami naszego rybołówstwa morskiego.

Uczestnicy obozów wyrażają życzenia, aby tego rodzaju pokazy urządzać i w głębi kraju.

RYBOŁÓWSTWO ŁOTEWSKIE W 1937 R.

Połowy łotewskie w 1937 r. wynosiły ogółem 13,8 mil. kg, z czego według gatunków ryb: 6,7 mil. kg szprotów, 3,2 mil. kg dorszy, 2,4 mil. flądler. Wartość połowów wynosiła w 1937 r. 3,1 mil. latów, wobec 2,3 mil. latów w 1936 r. Trzeba zaznaczyć, że cena ryb w 1937 r. była o 64 proc. wyższa niż w 1936 r. Połowy łotewskie w r. 1937 dały więc wyniki dobre. —

DOBRE WYNIKI NIEMIECKICH POŁOWÓW ŚLEDZI.

Według hamburskiego tygodnika „Hansa“, dotychczasowe niemieckie połowy śledzi należy uważać za dodatnie. Wprawdzie ilość śledzi, dostarczonych z pierwszych połowów jest znacznie mniejsza, niż w tymże czasie w roku zeszłym, ale powstało to z tego powodu, że tegoroczne połowy rozpoczęto znacznie później.

Dnia 19 lipca rb. dostarczono do portów 63.717 kanties wobec 162.656 kanties w roku ubiegłym. Przeciętna ilość śledzi, przypadająca na jeden luger jest dobra. Tak np. 13 lugrów z Ems dostarczyło 10.535 kanties śledzi.

Również i połowy sieciami ciągnionymi jak na początek są dobre.

Niektóre parowce już powróciły i dostarczyły przeszło 100.000 kg. Połowy te obecnieześrodkowują się na mieliźnie Fladenground, która nie daje tak obfitych połowów jak Doggerbank.

SŁABE WYNIKI ISLANDZKICH POŁOWÓW ŚLEDZI.

Wskutek złej pogody w północnej Islandii dotychczasowe połowy śledzi dały tam słabe wyniki: do 9 lipca rb. dowieziono dla fabryk tranu tylko 127.527 hl, wobec 425.505 hl w tymże okresie roku ubiegłego.

PRODUKCJA PŁYWAJĄCEJ FABRYKI MĄCZKI RYBNEJ.

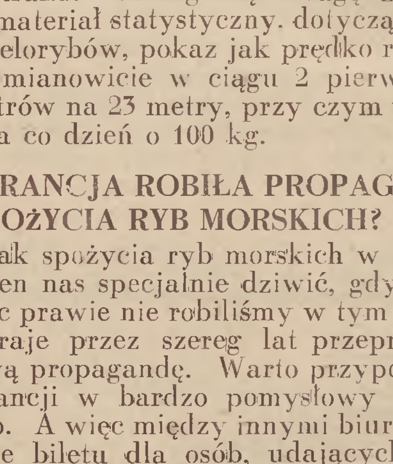
Motorowiec „Kehding“ pierwsza pływająca fabryka mączki rybnej niemieckiego towarzystwa „Nordsee“, wrócił ze swej drugiej podróży, przywożąc 550.000 kg mączki, 85.000 kg ryb świeżych i 40 beczek tranu i mączki.

WYSTAWA WIELORYBNICZA W OSLO.

Pierwszą na świecie wystawę połowów wielorybów otwarto w Oslo dnia 15 lipca rb. Wystawa obejmuje działy, poświęcone życiu wielorybów, połowom, wykorzystaniu i przeróbce tranu. Szczególną uwagę zwraca na siebie materiał statystyczny, dotyczący wędródek wielorybów, pokaz jak prędko rośnie wieloryb, mianowicie w ciągu 2 pierwszych lat z 7 metrów na 23 metry, przy czym waga jego wzrasta co dzień o 100 kg.

JAK FRANCJA ROBIŁA PROPAGANDĘ SPOŻYCIA RYB MORSKICH?

Brak spożycia ryb morskich w Polsce nie powinien nas specjalnie dziwić, gdyż dotychczas nic prawie nie robiliśmy w tym kierunku. Inne kraje przez szereg lat przeprowadzały planową propagandę. Warto przypomnieć, że we Francji w bardzo pomysłowy sposób to robiono. A więc między innymi biura podróży w cenie biletu dla osób, udających się nad morze, wliczały i obiad z ryb morskich. Za okazaniem bonów, każda restauracja nadmorska wydawała obiad rybny. Nasza Liga Popierania Turystyki, czy też inna instytucja, powinny się zainteresować tą sprawą.



Kronika

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Widoki stabilizacji rynku towarów kolonialnych, które zarysowały się przed miesiącem czasu na skutek ustalenia planu importowego kawy i herbaty na drugie półrocze bież. roku, nie ziściły się. Wśród importerów znalazły się osoby, którym unormowanie importu głównych artykułów kolonialnych nie jest w ogóle na rękę. Firmy, na których czele są odnośne osoby, zaczęły prowadzić w handlu hurtowym towarów kolonialnych od kilku dni pewną akcję dywersyjną. Akcję tę podjęły firmy, którym zależy na utrzymaniu jak największego chaosu importowego, aby w odpowiednim momencie wyciągnąć z tego jak najdalej idące korzyści osobiste z importu tego czy innego artykułu.

Niektóre firmy importowe zaczęły wysyłać na główne artykuły kolonialne oferty zdeprecjonowane. Ma to na celu uniemożliwienie firmom solidnym normalnej pracy i zmuszenie ich do sprzedaży towarów poniżej kosztów własnych.

W dziale importu i handlu owoców suszonych napotykają firmy importowe na duże przeszkody i niedociągnięcia. Większość firm zaskoczona została ostatnio wiadomościami o małych kontyngentach przywozowych, jakie uruchomione zostały na poszczególne gatunki owoców suszonych. Wskutek szczupłości kontyngentów, niektóre firmy nie będą mogły wywiązać się w terminie z przyjętych zobowiązań, tj. zrealizować korzystnych kontraktów kupna. Brak odpowiedniej ilości pozwoleń przywozu we właściwym terminie narazi niektórych importerów na nieprzyjemności i koszty. Poza tym przyczyni się to również do większego wywozu dewiz, gdyż w późniejszym okresie ceny zakupu poszczególnych artykułów będą znacznie wyższe.

Kawa surowa: W handlu hurtowym kawą — tendencja w dalszym ciągu słaba. Kawa brazylijska sprzedawana jest głównie po cenach kosztu własnego, bardzo często nawet ze stratą. Ostatnia ma miejsce wskutek roboty dywersyjnej ze strony niektórych importerów. Jedynie kawy niebieskie cieszą się lepszym popytem i przynoszą małe zyski.

Ceny kształtują się za 1 kg kawy loco magazyn importera (towar oclony) zależnie od ilości odbioru i gatunku następująco: „Rio 7" zł 3,05—3,15, „Santos" zł 3,50—4,00, „Guatemala" zł 4,35 — 5,20.

Na rynkach zagranicznych obroty tranzytowe małe. Np. w New Yorku wynosiły w dniach 25 i 26 lipca br. razem w kawie „Rio" — 10.000 worków, a w kawie „Santos" — 12.000 worków. W dniach tych notowano za 1 lbs. w centach dolarowych następujące ceny: „Rio 7" loco 4,75 z dostawą na wrzesień 4,27, grudzień 4,35, marzec 4,42-4,44, maj 4,45-4,47; „Santos 4" loco 7,50, z dostawą na wrzesień 6,09, grudzień 6,23, marzec 6,33-6,34, maj 6,39-6,40.

Herbata: Tendencja słaba. Ceny zdeprecjonowane z powodu braku nabywców i roboty dywersyjnej ze strony niektórych firm importowych. Sprzedaż herbaty dokonywana jest po następujących cenach za 1 kg loco magazyn importera (towar oclony): „Cejlon" zł 12,10 — 14,25, zależnie od ilości odbioru i gatunku, „Sumatra" po zł 12,10 — 12,60 (koszt własny wynosi minimum zł 12,15). Na herbaty z Javy ceny spadły o 10—15 groszy na kg.

Na rynku londyńskim tendencja zniżkowa na herbaty indyjskie pospolitego i średniego gatunku. Natomiast lepsze gatunki herbaty „Darjeelings" mają tendencję mocną. Na herbaty cejlońskie, z Javy i Sumatry popyt większy i ceny mocniejsze.

Korzenie: Tendencja na pieprz czarny mocniejsza. Zapotrzebowanie większe od bieżących dowozów. Zapasy małe wskutek zmniejszonych kontyngentów przywozowych. Na pieprz biały zbyt normalny, na ziele angielskie i cynamony — słaby. Ceny kształtują się za towar oclony za 1 kg loco magazyn importera: Pieprz czarny zł 3,15—3,25, biały zł 3,60—3,70, ziele angielskie zł 6,00—6,05, cynamony od zł 5,80—6,00.

Ziarna kakaowe: Na rynkach zagranicznych tendencja spokojna. Obroty tranzytowe małe. W dniu 26 bm. notowano w Hamburgu i Londynie następujące ceny za 50 kg ziarna cif porty kontynentu: Accra na lipiec-sierpień sh. 21/9-23/3, sierpień-wrzesień 22/-23/3, październik-grudzień 24/1-24/6, Bahia sup. lipiec-sierpień Hamburg sh. 25/3, London 23/4-23/6, na październik-grudzień, Hamburg 25/6, London 23/7-24/3.

Rząd Złotego Wybrzeża ustalił ogólny kontyngent wywozowy z nowych zbiorów na 55.000 ton.

Owoce suszone: W handlu hurtowym owocami suszonymi panuje spokój. Są jedynie gorączkowe przygotowania na nowy sezon. — Ceny zakupu na poszczególne owoce mocne i mają tendencję zwyżkową. Np. sułtanki tureckie zwyżkowały ostatnio o 1,5 — 2,00 Ltq. na 100 kg. Greckie towary zwyżkowały o 3-5%.

TRANSPORTY OWOCÓW I TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Dnia 15 lipca br. nadszedł do Gdyni s/s „Vingaland", który przywiózł z Beyruth 1.200 skrzynek — 16.920 kg sułtanek i 119 worków — 9.520 kg orzechów łuszczonych z Istambułu. Dla Gdańska nadeszło 100 skrzynek — 1.500 kg sułtanek z Izmiru.

M/s „Batory", który przybył do portu dnia 15 lipca wyładował 75.560 kg śliwek

suszonych kalifornijskich, 46.900 kg pestek morelowych i 4.980 kg kawy.

Dnia 17 lipca nadeszło do Gdyni 25 bel — 1.500 kg kawy na s/s „Irys".

S/s „Baltrover" przywiózł dnia 18 lipca transport 3.254 kg herbaty.

Następny transport herbaty nadszedł do Gdyni na s/s „Chorzów" dnia 20 lipca.

Większy transport herbaty przywiózł dnia 24 lipca s/s „Lech" z Londynu w ilości 16.695 kg oraz 1.307 kg kawy.

Również dnia 24 lipca przybył do Gdyni m/s „Piłsudski", na którym nadeszło 34.500 kg orzechów ziemnych, 7.050 kg ziarna kakaowego, 19.958 kg pestek morelowych, 33.390 kg śliwek suszonych kalifornijskich oraz ca 700 kg różnych owoców suszonych.

Dnia 1 sierpnia ma nadejść do Gdyni s/s „Brageland", który przywiezie z Pireusu 604 skrzynek sułtanek wagi 8.469 kg, z Istambułu 202 worki orzechów łuszczonych — 16.110 kg, z Izmiru 200 skrzynek sułtanek — 2.778 kg. — Dla importerów gdańskich przeznaczony jest transport 28 worków — 2.240 kg orzechów łuszczonych.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 13 do 27 lipca br. urządziły przedsiębiorstwa aukcyjne 5 przetargów.

Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawia się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 16 lipca aukcję wystawiając: 1.006 klatek śliwek świeżych włoskich, które sprzedane zostały, partie w skrzynkach po 4.50 zł, reszta po 80 gr 1 kg.

Wystawione 480 skrzyń cytryn włoskich sprzedano po 37 — 44 zł 1 skrzynia, zależnie od asortymentu towaru.

Jako ostatnią partię wystawiono 13 worków migdałów włoskich, z których sprzedane zostały 3 worki w cenie 7 zł za 1 kg.

Na aukcji w dniu 22 lipca wystawiono: 1.504 klatek śliwek świeżych włoskich — sprzedano wszystko w cenie 0,80 — 1,37 zł za 1 kg. pierwszy gatunek 684 klatek po 1,30 — 1,37 zł drugi 820 klatek po 80 — 85 gr.

Drugą partię oddaną do przetargu 201 klatek winogron holenderskich również sprzedano po 12,25 — 14.30 za 1 klatkę (5 kg brutto — 4 kg netto).

Cytryn włoskich wystawiono 550 skrzyń, sprzedano 250 w cenie 36 — 44 zł 1 skrzynia, zależnie od asortymentu. 9 worków migdałów włoskich i 30 worków Eleme wycofano z powodu braku nabywców.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 15 lipca br. aukcję, na której wystawiły: 553 worków śliwek suszonych kalifornijskich, których sprzedano 453 worki po 1,06—1,19 zł za 1 kg. Następnie wystawiono 4.297 klatek śliwek świeżych włoskich i 800 klatek winogron holenderskich — loco Warszawa. Obydwie partie towaru sprzedano w całości: śliwki po 70—80 gr 1 kg, winogrona 9—13,50 zł 1 klatka.

Na aukcji w dniu 20 lipca oddano do przetargu 1.300 klatek winogron holenderskich, których sprzedano 1.100 klatek po 11,25 zł ciemne i 16,25 zł 1 klatka jasnych.

W dniu 23 lipca wystawiono: 4.373 klatek śliwek świeżych włoskich i 2.100 klatek winogron holenderskich. Śliwek sprzedano 3.338 klatek po 83—93 gr 1 kg. Winogrona zostały sprzedane w całości po 9,50 zł 1 klatka ciemnych i 14 zł 1 klatka jasnych.

WEWNĘTRZNY RYNEK HURTOWY.

Cena cytryn nie uległa zmianie i kształtuje się nadal ca 80 zł para.

Silnym zainteresowaniem cieszą się pomarańcze z Kolonij Portugalskich Mosambique i pierwszy transport, jaki nadszedł do Gdyni w bardzo małej ilości, został natychmiast sprzedany po wysokiej cenie 2,50 zł za 1 kg. W pierwszych dniach lipca spodziewany jest nowy transport pomarańcz.

Małym popytem cieszą się grapefruity z Mosambique. których wprawdzie odczuwa się brak na rynku, jednak kupcy wstrzymują się od zakupów, z powodu wysokiej ceny ca 2,— zł 1 kg.

Winogrona holenderskie dowożone są do Polski 2 razy tygodniowo i pokrywają zapotrzebowanie rynku. Cena waha się około 12 zł 1 klatka.

Śliwki świeże włoskie dostarczane są do Gdyni tygodniowo ca 2—3 wagonów. Cena wynosi 1,20—1,50 zł za 1 kg.

ZAPASY OWOCÓW W MAGAZYNACH PORTOWYCH.

Na dzień 20 lipca br. notują stan zapasów cytryn w magazynach portowych w Gdyni 6.732 skrzyń i 673 skrzyń grapefruits. Złożone jeszcze 20 lipca br. 276 skrzyń pomarańcz, już w dniach następnych zostały odebrane tak, że obecnie nie ma zapasów pomarańcz.

Kronika zagraniczna

JAK ZAPOWIADAJĄ SIĘ ZBIORY OWOCÓW SUSZONYCH W POSZCZEGÓLNYCH KRAJACH PRODUKCJI?

Z Francji donoszą, że zbiory orzechów włoskich w okręgach produkcji zapowiadają się dobrze. Przypuszczalnie będą w tej samej ilości, co w roku ubiegłym.

Według informacyj z Kalifornii, zbiory orzechów włoskich będą tam mniejsze, niż w 1937 i 1936 r., na ogół jednak dość duże. Zapasy z poprzednich zbiorów zostały w międzyczasie wyprzedane.

Odnośnie zbiorów orzechów laskowych, ze wszystkich krajów europejskich nadchodzą wiadomości, że tegoroczne zbiory będą w po-

szczególnych krajach znacznie mniejsze, niż w roku ubiegłym.

Śliwki.

Ostatnio nadeszły wiadomości z Kalifornii, że tegoroczne zbiory śliwek obliczane są na ok. 271.000 ton. W latach poprzednich wynosiły one: w 1937 r. — 249.000 ton, 1936 r. — 159.000 ton, a w 1935 r. — 258.000 ton. Zbyt takiej ilości śliwek, których zbiór będzie o ok. 100 tys. ton większy niż w roku ubiegłym, napotka na znaczne trudności chociażby z tego względu, że eksport śliwek suszonych do krajów naddunajskich z roku na rok znacznie się kurczy. Prawdopodobnie rząd będzie musiał przyjść z pomocą producentom i wykupić pewne ilości produkcji.

Rodzynki i sułtanki.

W Turcji i Grecji zbiory zapowiadają się bardzo dobrze. W Kalifornii spodziewają się zbiorów w ilości ok. 250.000 ton, czyli mniej więcej w tej samej ilości co w roku ubiegłym.

Koryntki.

Zbiór koryntek w Grecji szacowany jest na około 31.000 ton. Zbiór ten będzie większy o 2.000 ton niż w roku ubiegłym.

ZBIORY ORZECHÓW W EUROPIE.

Na podstawie pobieżnych tymczasowych obliczeń zbiory europejskie orzechów mają wypaść dobrze. Mimo to jednak mają być gorsze od zbiorów zeszłorocznych.

Zbiory we Włoszech zapowiadają się lepiej niż w roku ubiegłym, lecz będą spóźnione.

Również we Francji spodziewane są zbiory późniejsze. Ilościowo mają być równe zeszłorocznym.

Zbiory orzechów rumuńskich będą prawdopodobnie odpowiadały zbiorom z roku ub.

W Turcji spodziewane są lepsze zbiory niż w roku 1937.

Według urzędowej statystyki zbiory orzechów kalifornijskich w roku 1937 wyniosły 910.471 worków (a ca 50 kg), z czego na południową Kalifornię przypadało 597.262 worki, co stanowi 65,6% całych zbiorów. Pozostałe 34,4% przypada na północną i środkową Kalifornię. W roku 1936 Południowa Kalifornia dała 62,23%, w roku 1935 — 73,33% i w 1934 roku 60,81%.

ZBIORY MIGDAŁÓW KRAJÓW ŚRÓDZIEMNOMORSKICH.

Jak się dowiadujemy, zbiory migdałów w państwach śródziemnomorskich mają dać lepsze wyniki niż w roku 1937.

Włoskie zbiory przewidywane są na poziomie zeszłorocznych.

Zbiory w Marokko będą nieco mniejsze niż zbiory w roku ubiegłym, które dały rekordowe rezultaty.

Zbiory portugalskie spodziewane są o 50% wyższe niż w roku 1937, a ca 25% wyższe od przeciętnej dotychczasowej.

Z Hiszpanii brak jeszcze dokładnych informacyj o zbiorach. Jak się na razie dowiadujemy w Walencji mają być lepsze niż w roku ubiegłym.

PRÓBY PRODUKCJI BANANÓW W DANII.

Według wiadomości, otrzymanych z Danii właśc. majątku Uttendal zrobił dobre doświadczenie z hodowlą tropikalnych drzew owocowych. Wymieniony sprowadził przed paru laty młode rośliny bananowe. W ubiegłym roku rośliny te wydały pierwsze owoce, które naturalnie nie były dobre do konsumcji. W bieżącym roku drzewa bananowe wydały dobre i normalne owoce. Banany te mają mieć jednak smak korzenny.

FRANCUSKA „POLITYKA BANANOWA".

W Biuletynie francuskiej Izby Handlowej w Haiti ukazał się ciekawy artykuł p. Cangardel, głównego dyrektora Compagnie Générale Transatlantique, wsprawie transportów bananów do Francji. Podajemy z tego artykułu niektóre dane wykazujące charakterystyczne cechy francuskiej polityki „bananowej", tak odmiennej od angielskiej. *(Patrz nasz Biuletyn Nr 13, str. 30).*

Francja jest po Anglii największym konsumentem bananów. Wprawdzie Anglia sprowadza blisko 90% bananów swej konsumcji z posiadłości brytyjskich, jednak tamtejsze plantacje bananów należą do towarzystw amerykańskich, a w przewozach bananów do Anglii bandera brytyjska bierze bardzo mały udział. Natomiast Francja sprowadzając banany wyłącznie ze swych kolonij (99,4%), przewozi je pod własną banderą. A jeszcze przed siedmiu laty było zupełnie inaczej, jak to widać z poniższej tablicy:

Lata	Przywóz bananów do Francji		Procentowy udział bananów francuskich
	Ogółem	W tym z kolonij francuskich	
	tony		
1931	214 000	13 000	6
1933	200 000	38 000	19
1935	154 000	82 000	53
1936	175 000	122 000	75
1937	176 300	175 600	99,4

Rozwój swego udziału w przywozie bananów do Francji kolonie francuskie zawdzięczają ustawodawstwu, mającemu na celu popieranie plantacyj bananów w koloniach na wyspach Antylskich (Martynika, Gwadelupa i Gujano), i na wybrzeżu Afryki Zachodniej (Gwinea, Wybrzeże Kości Słoniowej, Kamerun).

Z drugiej strony dzięki dekretowi z 28 czerwca 1935 r., rezerwującemu przewóz bananów z kolonij dla bandery francuskiej, Francja stworzyła flotę bananowców najbardziej nowoczesną, której ogólny tonaż wynosi obecnie 80 tys. ton. Roczny zysk, wynikający z francuskiej polityki bananowej dla całej gospodarki narodowej, oblicza się na 400 do 500 milionów franków.